



**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 28 MAI 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 28 MEI 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

MONDELINGE VRAGEN	8
Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck	8
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "het kappen van de bomen aan de Albertlaan in Vorst".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein,	8
betreffende "het snoeien van de kastanjabomen op de Albertlaan".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe,	8
betreffende "het snoeien van bomen in de Albertlaan".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	8
betreffende "de snoei van bomen op de openbare weg".	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	27
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-	34

INHOUD

QUESTIONS ORALES	8
Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'élagage des arbres avenue Albert à Forest".	
Question orale jointe de M. Marc Loewenstein,	8
concernant "l'élagage des marronniers de l'avenue Albert".	
Question orale jointe de Mme Els Ampe,	8
concernant "l'élagage d'arbres avenue Albert".	
Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	8
concernant "l'élagage d'arbres sur la voie publique".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	27
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte	34

Charlotte d'Ursel		d'Ursel	
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".		concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	38	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	38
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,		et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".		concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	45	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	45
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".		concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".	
INTERPELLATIE	49	INTERPELLATION	49
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	49	Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	49
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het plan voor een nieuw fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".		concernant "le projet de nouveau système de détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".	

Bespreking – Orateurs :	52	Discussion – Sprekers:	52
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
MONDELINGE VRAGEN	55	QUESTIONS ORALES	55
Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	55	Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	55
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".		concernant "le parking de dissuasion Bizet à Anderlecht".	
Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	58	Question orale de M. Benoît Cerexhe	58
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".		concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	58	Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	58
betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".		concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)méto".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	64	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	64
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".		concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".	
INTERPELLATIE	68	INTERPELLATION	68
Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe	68	Interpellation de M. Benoît Cerexhe	68

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de mogelijkheid om een positieve stadstol in Brussel in te voeren".		concernant "la possibilité de mettre en place un péage urbain positif à Bruxelles".	
Bespreking – Orateurs :	71	Discussion – Sprekers:	71
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Hasan Koyuncu (PS)		M. Hasan Koyuncu (PS)	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
De heer Pascal Smet, minister		M. Pascal Smet, ministre	
De heer Benoît Cerexhe (cdH)		M. Benoît Cerexhe (cdH)	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	79	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	79
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de ingebruikneming van een nieuwe lijn voor elektrische bussen door de MIVB".		concernant "la mise en service d'une nouvelle ligne de bus électrique par la STIB".	
Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	81	Question orale de M. Bruno De Lille	81
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de toekomst van de Blue-bike in het Brussels Gewest".		concernant "l'avenir de Blue-bike en Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van de heer Hamza Fassi-Fihri	83	Question orale de M. Hamza Fassi-Fihri	83
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de toekomst van de ontradingsparking op Parking C".		concernant "l'avenir du parking de dissuasion situé sur le Parking C".	

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	85	Question orale de Mme Céline Delforge	85
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de bereikbaarheid van Thurn & Taxis en de omgeving ervan".		concernant "l'accessibilité du site de Tour et Taxis et de ses environs".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	88	Question orale de M. Paul Delva	88
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,		à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
betreffende "de positie van de fietsers en voetgangers op de Tervurenlaan".		concernant "la situation des cyclistes et des piétons sur l'avenue de Tervueren".	

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "l'élagage des arbres avenue Albert à Forest".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "l'élagage des marronniers de l'avenue Albert".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS AMPE,

concernant "l'élagage d'arbres avenue Albert".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'élagage d'arbres sur la voie publique".

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Evelyne Huytebroeck, excusée, sa question orale est lue par Mme Magali Plovie.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "het kappen van de bomen aan de Albertlaan in Vorst".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "het snoeien van de kastanjbomen op de Albertlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE,

betreffende "het snoeien van bomen in de Albertlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de snoei van bomen op de openbare weg".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Evelyne Huytebroeck, die verontschuldigd is, wordt haar mondelinge vraag door mevrouw Magali Plovie voorgelezen.

La parole est à Mme Plovie.

Mme Magali Plovie (Ecolo).- Un élagage des arbres de l'avenue Albert à Forest a eu lieu la dernière semaine de mars. Si l'élagage des arbres est nécessaire tant pour la santé des arbres que pour des raisons de sécurité sur un site propre des trams, cette opération a été pour le moins radicale et a causé beaucoup d'émoi auprès des riverains et de tous les citoyens qui empruntent l'avenue Albert.

C'est non seulement l'aspect esthétique des arbres qui est évoqué (il ne reste pour la plupart que de pauvres moignons), mais aussi le fait que ces arbres avaient une autre fonction : celle de préserver les riverains des nuisances sonores de la circulation routière sur l'avenue Albert.

Outre la question de savoir si un élagage aussi radical était nécessaire, ce sont la gestion de l'information et de la communication auprès des riverains et la gestion du chantier qui interpellent. En effet, la communication a été totalement précipitée et c'est en 24 heures qu'une réunion a été convoquée par Bruxelles Mobilité, ne laissant que très peu de temps aux riverains pour s'organiser et y participer. Est-il exact que l'avis a été distribué le 27 mars, alors que le chantier avait débuté ?

S'agissant de la gestion, le chantier d'élagage semble avoir été complètement désorganisé. Mais pourquoi élaguer de manière aussi radicale, en y revenant plusieurs fois, au lieu de tailler le strict nécessaire et laisser ainsi aux arbres une chance de reprendre forme rapidement ? Ces arbres ont-ils une chance de survivre à un traitement aussi brutal ? Quelle est la nature du liquide bleuâtre qui se serait écoulé sur toute l'avenue le 27 mars en soirée ?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 23 mars dernier, les riverains de l'avenue Albert, voirie régionale située à Forest, ont reçu un avis laconique de Bruxelles Mobilité les avertissant de la nécessité d'élaguer les marronniers de leur artère entre le 26 et le 31 mars. Je parle d'"avis laconique" parce que, lorsque Bruxelles Mobilité a

Mevrouw Plovie heeft het woord.

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) *(in het Frans).*- *In maart werden de bomen op de Albertlaan in Vorst gesnoeid. Het is begrijpelijk dat de bomen af te toe worden gesnoeid om ze gezond te houden en om de trams niet te hinderen, maar ditmaal zijn de snoeiërs wel heel drastisch te werk gegaan: in de meeste gevallen blijft er nog enkel een kale stomp over.*

De buurtbewoners klagen niet alleen over het esthetische aspect, maar ook dat ze nu het verkeerslawaai op de Albertlaan beter horen.

De communicatie was evenmin denderend. Zo organiseerde Brussel Mobiliteit in 24 uur een vergadering, waardoor de buurtbewoners geen tijd hadden om zich voor te bereiden. Klopt het dat het bericht op 27 maart werd rondgedeeld, terwijl de werken al begonnen waren?

Bovendien verliepen de snoeiwerken nogal chaotisch. Waarom werden de bomen zo sterk teruggesnoeid? Waarom werd niet alleen het hoogst nodige weggesnoeid, zodat de bomen snel terug hun vorm konden aannemen? Kunnen bomen overleven na zo'n brutale behandeling? Wat is de blauwe vloeistof waarmee 's avonds de hele laan besmeurd was?

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Op 23 maart ontvingen de omwonenden van de Albertlaan in Vorst een korte mededeling van Brussel Mobiliteit waarin stond dat de kastanjes in de straat tussen 26 en 31 maart zouden worden gesnoeid. De gemeente Vorst had er nochtans op aangedrongen dat de omwonenden*

informé la commune un mois plus tôt, l'échevin de l'Urbanisme et des Espaces verts a insisté auprès de la Région et de votre cabinet pour que les habitants du quartier soient correctement informés avant cet élagage qui allait avoir un impact visuel important sur leur avenue. Une demande particulière de transparence en matière d'analyses phytosanitaires avait également été formulée.

Mis à part l'avis du 23 mars, qui ne précisait pas que l'étude phytosanitaire pouvait être consultée sur le site de Bruxelles Mobilité, et celui du 27 mars - soit le lendemain du début du chantier -, aucune information consistante n'a été transmise aux riverains sur le démarrage du chantier. Quant à la réunion d'information, elle a été organisée dans la précipitation : elle a été convoquée le 21 mars à 19h20 pour le lendemain 14h. Annoncée à deux comités de quartier seulement, elle a été plus contre-productive qu'autre chose...

Sans me prononcer sur le fond du dossier, il est assez étonnant de voir que les travaux d'élagage ont débuté sans que les riverains en aient été préalablement et dûment informés. Pourtant, cet aspect relatif à l'information et à la communication est un point central de l'ordonnance relative aux chantiers que nous venons de voter le 30 mars dernier. Bruxelles Mobilité explique ce déficit de communication par le fait que le dossier a dû passer à trois reprises devant la Commission de coordination des chantiers et que l'approche de l'échéance du 1er avril aurait incité la Région à communiquer dans la précipitation.

Sur le terrain, il est également à noter que l'entreprise mandatée par Bruxelles Mobilité a travaillé de nuit. De surcroît, l'élagage a été relancé le dimanche 1er avril à minuit trente et a, à juste titre, ameuté des riverains. C'est finalement la police qui a fait arrêter les travaux aux alentours de 3h30.

Cette taille radicale ne semble pas suivre le rapport phytosanitaire du 4 décembre 2017 réalisé par TER-Consult pour Bruxelles Mobilité. Les riverains souhaitaient une taille plus douce et conforme au rapport, d'autant que, lors de la réunion d'information du 22 mars, l'auteur du rapport aurait clairement indiqué que la taille s'effectuerait selon une approche articulée arbre par

uitgebreid zouden worden geïnformeerd.

Buiten de mededelingen van 23 en 27 maart kregen de omwonenden geen samenhangende informatie over de start van de werken. De informatievergadering werd overhaast georganiseerd en aan slechts twee wijkcomités meegedeeld. Ze werkte dan ook eerder contraproductief.

Het is verbazingwekkend dat de snoeiwerken zijn gestart zonder dat de omwonenden daar vooraf correct van op de hoogte waren gebracht. Volgens Brussel Mobiliteit heeft dat te maken met het feit dat het dossier tot drie keer toe naar de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moest. Omdat de vooropgestelde einddatum van de werken naderde, stelde het gewest overhaast een mededeling op.

Het bedrijf dat de snoeiwerken uitvoerde, werkte 's nachts. Bovendien begonnen de werken op zondag 1 april om halfeen 's nachts opnieuw, wat de omwonenden - terecht - de gordijnen in heeft gejaagd. Uiteindelijk liet de politie rond 3.30 uur de werken stilleggen.

Bij die drastische snoeiwerken is blijkbaar geen rekening gehouden met het fytosanitaire verslag van TER-Consult. De omwonenden willen dat er minder ingrijpend wordt gesnoeid. In het verslag was overigens opgenomen dat het snoeiwerk aan de individuele bomen moest zijn aangepast.

In het verslag wordt aanbevolen om bij 100 van de 173 kastanjes op de Albertlaan onmiddellijk in te grijpen. Bij slechts 28 bomen was een radicale ingreep nodig. Volgens de omwonenden werd het verslag niet nageleefd en werden de meeste bomen drastisch gesnoeid.

Waarom communiceerde het gewest zo slecht? U weet toch dat een degelijke communicatie belangrijk is om negatieve reacties vanuit de bevolking te voorkomen?

Waarom werd een informatievergadering op zo'n korte termijn toegelaten? Hoe werden de toehoorders geselecteerd? Waarom werden niet alle inwoners uit de betrokken zone vooraf over de vergadering geïnformeerd?

arbre.

Sur les 173 marronniers de l'avenue Albert, le rapport recommande une intervention immédiate sur 100 d'entre eux. Seuls 28 arbres devraient subir une intervention radicale, voire être abattus. Pour les autres, le rapport recommande une taille modérée et individualisée. Selon l'analyse des habitants, confortée par une expertise externe, le rapport phytosanitaire n'a pas été respecté et la majorité des arbres a subi une taille drastique.

Pour quelles raisons la Région a-t-elle communiqué d'une si mauvaise façon alors qu'elle sait que cette communication est importante en amont pour éviter de nombreuses réactions négatives des riverains ?

Comment a-t-on permis qu'une réunion d'information soit organisée du jour au lendemain ? Comment le public a-t-il été sélectionné ? Pourquoi cette réunion d'information n'a-t-elle pas été annoncée plus tôt par des toutes-boîtes à l'attention de tous les habitants de la zone concernée ?

Quels éléments ont-ils justifié un élagage drastique sur l'avenue Albert alors que celui réalisé antérieurement sur l'artère voisine, l'avenue Winston Churchill à Uccle, était plus modéré ? Pourquoi la Région s'est-elle écartée des conclusions du rapport phytosanitaire ? Pourquoi l'intervention n'a-t-elle pas été plus douce ?

Quelles mesures Bruxelles Mobilité a-t-elle prises après le procès-verbal dressé par la police pour poursuite illégale du chantier la nuit du 1er avril dernier ? Par voie de presse, Bruxelles Mobilité s'est dédouanée de toute responsabilité en faisant peser la faute sur l'entrepreneur qui n'aurait pas respecté la demande d'arrêter l'élagage le 31 mars à 23h45. Comment la Région a-t-elle réagi en tant que maître d'œuvre ?

Enfin, qu'en est-il de l'application de la mesure n° 12 du Plan régional nature "Développer et mettre en œuvre des plans d'aménagement et de gestion écologique des espaces associés aux infrastructures de transport" et, en particulier, de l'état d'avancement du point 12, sous 1b, du tableau de programmation du Plan nature intitulé "Poursuivre et amplifier la collaboration avec Bruxelles Mobilité pour la gestion écologique des

Welke elementen rechtvaardigen de ingrijpende snoeiwerken op de Albertlaan? Waarom week het gewest af van de conclusies uit het fytosanitaire verslag? Waarom werd er niet zachtzinniger te werk gegaan?

Welke maatregelen nam Brussel Mobiliteit na het proces-verbaal van de politie voor het illegaal voortzetten van de werken in de nacht van 1 april? In de pers schoof Brussel Mobiliteit alle verantwoordelijkheid in de schoenen van de ondernemer, die zich niet hield aan de vraag om de snoeiwerken tegen 31 maart om 23.45 uur af te ronden. Wat was uw reactie daarop?

Zijn de snoeiwerken van Brussel Mobiliteit in overeenstemming met de voorschriften uit het Gewestelijk Natuurplan voor Brussel?

U ontmoette onlangs de omwonenden. Welk resultaat leverde dat op?

bords de voirie", dont la réalisation est prévue sur la période 2016-2020 ? L'élagage entrepris par Bruxelles Mobilité est-il conforme aux prescriptions du Plan régional nature ?

Vous avez rencontré dernièrement les habitants. Quelles suites ont-elles été données à cette rencontre ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Ampe pour sa question orale jointe.

Mme Els Ampe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *À l'avenue Albert à Forest, les arbres ont été élagués jusqu'au tronc, et cette opération de taille a duré jusqu'à la nuit du 30 mars, alors que la période d'interdiction d'élagage commençait le 1er avril. C'est la police qui a dû y mettre un terme.*

Le rapport des experts sur lequel est basée la décision d'élaguer avait initialement recommandé de ne couper que les branches mortes des arbres et de déterminer ensuite ce qu'il convenait éventuellement de faire pour chaque arbre séparément. En pratique, il a d'emblée été décidé de couper la couronne de tous les arbres.

Pour les riverains, la surprise a été totale. Ils n'avaient pas été mis au courant. Ils ont juste trouvé un dépliant les prévenant de l'élagage dans leur boîte aux lettres le jour où l'élagage a commencé. Ils n'avaient donc plus le temps de poser des questions ou de réagir. Les riverains dénoncent ce procédé, d'autant qu'aux environs, rue Berkendael, tous les arbres ont été coupés.

Quelles mesures avez-vous prises pour avertir les riverains que les arbres seraient taillés dans leur rue ?

Quelles mesures avez-vous prises pour que l'élagage de nuit ne se produise plus, ou seulement si les riverains en sont avertis ?

De quelle manière cette perte de verdure est-elle compensée ?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Els Ampe (Open Vld).- In de week van 30 maart werden de bomen in de Albertlaan in Vorst tot op de stam gesnoeid. Verschillende buurtbewoners stellen zich daar grote vragen bij. Mijn mondelinge vraag komt van bij hen.

De snoeibeurt duurde tot 's nachts op 30 maart, terwijl de snoeivrije periode op 1 april start. Uiteindelijk moest de politie een einde maken aan de snoeibeurt. Mensen houden nu eenmaal van bomen. Bovendien waren ze onvoldoende geïnformeerd, waardoor ze dachten dat het snoeien niet terecht was.

Het expertenrapport dat als basis diende om de beslissing tot snoeien te nemen, gaf als enige aanbeveling om aanvankelijk enkel de dode takken van de bomen te verwijderen en nadien voor elke boom apart te bepalen welke verdere actie er eventueel nodig kon zijn. In de praktijk werd echter meteen beslist om bij alle bomen de volledige kruin te verwijderen.

Voor de buurtbewoners was de verrassing totaal. Zij werden naar eigen zeggen nooit van de snoei beslissing op de hoogte gebracht. Sterker nog, pas op de dag zelf vonden ze een flyer in de bus met het bericht dat de bomen in hun straat gesnoeid zouden worden. Ze hadden dan ook geen tijd meer om vragen te stellen of te reageren. De buurtbewoners klagen deze manier van werken aan, zeker omdat er in de nabijgelegen Berkendaelstraat ook al bomen werden verwijderd.

Welke maatregelen hebt u genomen om de buurtbewoners ervan op de hoogte te brengen dat de bomen in hun straat tot op de stam zouden

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *À la fin mars, les vieux marronniers de l'avenue Albert à Forest ont été taillés jusqu'au tronc. Cela a soulevé de nombreuses protestations de la part des riverains.*

Le rapport d'experts sur la base duquel la décision a été prise ne recommandait initialement que de couper les branches mortes et de déterminer ensuite ce qu'il fallait faire pour chaque arbre séparément. Je cite le rapport :

"Une intervention de taille de bois morts dans un premier temps permettra de réduire le risque de manière significative et donc d'ajuster les valeurs lors d'un prochain passage. Cependant, une visite de couronne de la plupart des sujets observés est recommandée, car les insertions des branches issues des anciennes coupes doivent être contrôlées, les dégradations internes sur le marronnier connu comme un arbre ayant une très mauvaise capacité de compartimentation pouvant être très importantes."

(poursuivant en néerlandais)

Il a alors été décidé de couper d'emblée la couronne de tous les arbres. De ce fait, il ne reste que des troncs dégarnis, ce qui a de sérieuses conséquences pour le charme et la viabilité du quartier. La porte-parole de Bruxelles Mobilité a déclaré à ce propos dans Bruzz qu'ils avaient fait examiner les arbres par un expert qui a confirmé la nécessité d'une taille de cette ampleur. S'il est possible que des branches malades aient été proches du tronc et qu'il ait fallu les couper comme

gesnoeid worden?

Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat nachtelijke snoeibeurten niet opnieuw plaatsvinden of uitsluitend plaatsvinden als de bewoners ervan op de hoogte zijn?

Op welke manier wordt het verlies aan groen gecompenseerd?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eind maart werden de oude kastanjabomen op de Albertlaan in Vorst tot op de stam gesnoeid. Dat lokte heel wat protest uit bij de buurtbewoners en roept ook een aantal vragen op.

Het expertenrapport op basis waarvan de beslissing genomen werd, beveelt enkel aan om in eerste instantie de dode takken van de bomen te verwijderen en nadien voor elke boom apart te bepalen welke actie verder nodig is. Ik citeer even het rapport:

"Une intervention de taille de bois morts dans un premier temps permettra de réduire le risque de manière significative et donc d'ajuster les valeurs lors d'un prochain passage. Cependant, une visite de couronne de la plupart des sujets observés est recommandée, car les insertions des branches issues des anciennes coupes doivent être contrôlées, les dégradations internes sur le marronnier connu comme un arbre ayant une très mauvaise capacité de compartimentation pouvant être très importantes."

(verder in het Nederlands)

Toch werd besloten de volledige kruin van alle bomen meteen te verwijderen, met grote gevolgen voor de charme en leefbaarheid van de buurt. De woordvoester van Brussel Mobiliteit verklaarde daarover het volgende in Bruzz: "We hebben zelf de bomen laten nakijken door een expert. Die bevestigt dat de bomen zo kort gesnoeid moeten worden. Ze hadden namelijk gekwetste takken redelijk dicht bij de stonk. Die moeten er volledig af, anders komt de gezondheid van de boom én de

il l'a dit, était-ce le cas pour tous les arbres ?

Il semble de plus que les riverains n'ont pas été associés à cette décision qui a un impact direct sur leur quotidien et la valeur de leur immeuble, et qu'ils n'ont été mis au courant via un toutes-boîtes que le jour de l'élagage.

Pourquoi cette décision radicale a-t-elle été prise ? Comment justifiez-vous la coupe de l'entièreté de la couronne de tous les arbres ?

Sur quelles bases le consortium Mater, composé de deux entreprises wallonnes, a-t-il été choisi pour élaborer le rapport diagnostique d'élagage ?

Dans l'article de Bruzz, il est question d'un expert. Est-il indépendant de Bruxelles Mobilité et du consortium ? Dans l'affirmative, quelle entreprise ou instance représente-t-il ?

Pourquoi les riverains ont-ils été informés si tard ? Quelles leçons en tirez-vous et comment vos services traiteront-ils cela à l'avenir ?

Comment cette grande perte de verdure, qui intervient après la coupe des arbres rue Berkendael, sera-t-elle compensée ?

J'ai lu que le permis d'élagage avait été délivré très tard. Comment cela se fait-il ? Y avait-il un problème ?

Quels sont vos constats à propos du plan d'élagage des arbres dans la Région ? Qu'envisagez-vous pour améliorer la façon de s'y prendre ?

veiligheid van de burgers in het gedrang."

De aanbeveling was om de dode takken te verwijderen om nadien een grondig kruinonderzoek te kunnen doen. Desondanks werd ervoor geopteerd de volledige kruin te verwijderen. Daardoor blijft nu enkel een kale stam over. Het is mogelijk dat sommige zieke takken zich dicht bij de stronk bevonden, waardoor de hele tak eraf moest, zoals de woordvoester in Bruzz zegt. Maar gold dat voor alle bomen?

Het lijkt er bovendien op dat de buurtbewoners op geen enkele manier betrokken zijn bij die beslissing. Nochtans heeft die een directe impact op hun dagelijks leven en op de waarde van hun eigendom. Blijkbaar zijn de buurtbewoners pas op de dag van de snoei op de hoogte gesteld door een flyer in hun brievenbus.

Waarom werd die ingrijpende beslissing genomen? Hoe verantwoordt u de verwijdering van de volledige kruin van alle bomen?

Het diagnostisch rapport voor de snoei werd afgeleverd door het consortium Mater, dat bestaat uit twee Waalse bedrijven. Op welke basis werd voor dat consortium gekozen als auteur van het rapport?

In het artikel van Bruzz is sprake van een expert. Is dat een derde partij, onafhankelijk van Brussel Mobiliteit en van het consortium? Zo ja, welk bedrijf of welke instantie vertegenwoordigt die expert?

Waarom zijn de buurtbewoners zo laat geïnformeerd? Waarom was er geen duidelijke informatie vooraf? Welke lessen trekt u daaruit en hoe zullen uw diensten dat in de toekomst aanpakken?

Eerst was er de kap van bomen in de Berkendaelstraat. De actie in de Albertlaan betekent opnieuw een groot verlies aan groen in die buurt. Hoe zal dat verlies aan kostbaar groen gecompenseerd worden?

Ik lees dat de vergunning voor de snoei pas heel laat werd afgeleverd. Hoe komt dat? Was er een probleem?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Pour répondre à ces questions techniques, je vous présente, d'une part, le fonctionnaire de Bruxelles Mobilité en charge de la gestion des arbres dans notre Région et, d'autre part, le représentant du bureau d'expertise auquel nous avons fait appel, TER-Consult. Ces deux experts vont vous expliquer pourquoi les arbres ont dû être élagués, ainsi que le problème de sécurité important qui en est à l'origine et qui remonte à vingt ans déjà.

Par ailleurs, la réunion organisée avec les représentants des comités et de la population, et à laquelle le fonctionnaire de Bruxelles Mobilité était également présent, a été plutôt fructueuse.

Un autre aspect concerne la communication ainsi que la procédure que nous avons suivie pour recourir à ces experts.

(poursuivant en néerlandais)

La désignation d'un expert se fait par le biais d'un marché public de services, pour une durée d'un an renouvelable trois fois. Pendant cette période, l'administration attribue des missions au consortium par le biais de bons de commande.

Le bureau Mater est indépendant de Bruxelles Mobilité et dispose, d'après ce qu'on m'a dit, d'une grande expertise en la matière.

(poursuivant en français)

La communication a été tardive, c'est un fait. La commune était au courant. La question se posait aussi pour la rue Berkendael, même si elle n'était pas directement liée à ce dossier. Le problème fondamental est que l'avis de la Commission de coordination des chantiers nous a été remis tard. Toutefois, comme je l'ai dit aux riverains, la communication aurait pu être meilleure. L'absence d'un fonctionnaire a eu pour effet que le dépliant a

Wat zijn uw bevindingen over het plan van aanpak van de bomensnoei in het gewest? Wat zult u doen om die aanpak te verbeteren?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De technische vragen worden beantwoord door de ambtenaar van Brussel Mobiliteit die instaat voor het boombeheer in ons gewest en door de vertegenwoordiger van het expertisebureau TER-Consult. Zij zullen uitleggen waarom de bomen moesten worden gesnoeid. Het gaat om een veiligheidsprobleem dat al twintig jaar aansleept.*

De vergadering met de vertegenwoordigers van de comités en de bevolking, waarop ook de ambtenaar van Brussel Mobiliteit aanwezig was, is vruchtbaar gebleken.

Een ander aspect betreft de communicatie en de procedure die wij hebben gevolgd om een beroep te doen op deze deskundigen.

(verder in het Nederlands)

De aanstellingsprocedure is een openbare aanbesteding, waarbij een expert wordt aangeduid. Het betreft een overheidsopdracht voor diensten, voor de duur van een jaar en driemaal vernieuwbaar. De administratie geeft het consortium tijdens die periode opdrachten door middel van bestelbonnen.

Het bureau Mater is onafhankelijk van Brussel Mobiliteit en heeft, naar men mij heeft gezegd, een grote expertise in de materie.

(verder in het Frans)

De communicatie was inderdaad laattijdig. De gemeente was op de hoogte. Het probleem was dat het advies van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen ons laat werd overgemaakt. Door de afwezigheid van een ambtenaar werd de folder met een dag of twee vertraging verspreid.

Enkele dagen voor het snoeien hebben wij drie wijkcomités uitgenodigd. Er is er slechts een komen opdagen. De volgende keren zal de

été distribué avec un ou deux jours de retard.

Quelques jours avant l'abattage, nous avons invité trois comités de quartier, mais un seul s'est présenté, malheureusement. Pour les prochaines opérations, la communication devra être améliorée.

L'entrepreneur a effectivement travaillé de nuit et un procès-verbal a été dressé.

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

M. Pascal Fostiez, attaché responsable de la gestion des arbres en voiries régionales auprès de Bruxelles Mobilité.- Je me présente : Pascal Fostiez. Je travaille à la Direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité depuis quelques mois. Comme M. le ministre l'a dit, pendant douze ans, j'ai été versé aux permis d'urbanisme en matière de travaux et d'infrastructures, et plus particulièrement en matière d'abattage d'arbres.

Par une brève introduction, je vais vous expliquer la manière dont nous fonctionnons avec nos sous-traitants, les bureaux d'expertise, dont l'un est représenté aujourd'hui par M. Gourgue.

Bruxelles Mobilité gère les voiries régionales qui comptent à peu près 29.000 arbres. Cette gestion recouvre plusieurs aspects. Notre mission consiste à faire pousser des arbres de manière à égayer l'espace public, mais aussi à assurer la sécurité de cet espace public. Nous nous faisons assister de bureaux externes, pour l'expertise, et d'entreprises, pour les travaux, puisque nous ne sommes que quatre à gérer ces 29 ou 30.000 arbres.

Deux bureaux travaillent donc pour nous en matière d'expertise. L'un d'eux est le bureau d'études TER-Consult, auquel nous avons confié l'expertise de l'avenue Albert parce que ce bureau-là est précisément spécialisé dans le diagnostic de dangerosité. Sur d'anciennes voiries comportant d'anciens alignements ou des reliquats d'alignements, nous avons certains problèmes structurels de stabilité des arbres ou, en tout cas, des risques de problèmes. Nous devons donc absolument les surveiller.

communicatie beter moeten.

De ondernemer heeft inderdaad 's nachts gewerkt en er werd een proces-verbaal opgesteld.

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

De heer Pascal Fostiez, attaché bij Brussel Mobiliteit, verantwoordelijk voor het boombeheer op gewestwegen (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor het beheer van de bomen op de gewestwegen. Het is onze taak om ervoor te zorgen dat de bomen de veiligheid niet in het gedrang brengen. Aangezien het in totaal om zo'n 29.000 bomen gaat, werken we samen met twee expertisebureaus en met onderaannemers voor het uitvoeren van de werken.*

Voor de Albertlaan hebben we een beroep gedaan op het bureau TER-Consult, dat gespecialiseerd is in veiligheidsdiagnoses. Op wegen met oude bomenrijen is er vaak een structureel probleem met de stabiliteit van de bomen, of een risico op problemen. Veel grote lanen, zoals de Albertlaan, de Churchillaan en de Tervurenlaan, werden aangelegd in het begin van de 20e eeuw. Een groot deel van de bomen staat er al sinds die tijd. We moeten ze dus goed in de gaten houden en soms drastische maatregelen nemen.

We weten al een tiental jaar dat er op een gegeven ogenblik een probleem met de bomen in de Albertlaan zou zijn en dat we ze sterk zouden moeten terugsnoeien.

Voor meer uitleg over de diagnose en de voorgestelde maatregelen geef ik nu het woord aan de heer Gourgue.

Il faut se rappeler que les principales voiries léopoldiennes comme l'avenue Albert ont été aménagées au début du 20^e siècle. Au cours de la deuxième moitié du 20^e siècle, de grands travaux d'infrastructure ont eu lieu sur ces voiries. Je pense à l'avenue de Tervueren, à l'avenue Churchill ou à l'avenue Albert qui ont nécessité, à l'époque, des interventions sur des arbres. Celles-ci ne seraient actuellement plus conseillées. Une bonne partie de ces arbres sont encore présents. Nous devons les surveiller et parfois appliquer certaines mesures lourdes de conséquences.

Depuis une dizaine d'années, nous savions que nous aurions un problème à l'avenue Albert et qu'à un moment donné, il faudrait élaguer de nombreux arbres de manière relativement importante. Pour appuyer cette décision, nous avons fait appel à M. Gourgue qui va maintenant vous expliquer la façon dont se sont déroulées l'expertise et les mesures préconisées par son bureau.

M. Paul Gourgue, arboriste conseil indépendant. - Nous avons été amenés à donner un avis technique sur les arbres situés sur l'avenue Albert. Mon équipe et moi-même avons été assez impressionnés par la taille des rejets en partie supérieure de ces pauvres vieux marronniers, qui ont été très sévèrement élagués il y a entre vingt et trente ans.

Dans la presse, j'ai beaucoup entendu parler de taille radicale et de taille drastique. Techniquement, ce qui a été effectué ici n'est ni l'un, ni l'autre, mais une réduction sur ancienne coupe de rapprochement de taille drastique. Il est parfois nécessaire d'intervenir de telle manière en raison de plaies dues à des interventions sévères qui, pour certaines, dépassaient 40cm. Les arbres étant des organismes vivants, ils ne réagissent pas comme un bâtiment, et on ne peut pas en supprimer certaines parties sans porter atteinte au reste. À défaut, l'arbre doit puiser dans ses réserves pour répondre au problème créé.

Pour vous montrer ce qui se passe, je vous ai amené deux petits échantillons. Il ne s'agit pas de marronnier, mais de bouleau. Il faut savoir que le bouleau a une capacité de réaction aux plaies nettement supérieure à celle du marronnier. Ici, une branche a été sectionnée il y a longtemps. Or,

De heer Paul Gourgue, zelfstandig boomtechnisch adviseur (*in het Frans*).- *Mijn bureau werd gevraagd om een technisch advies uit te brengen over de bomen op de Albertlaan. We waren onder de indruk van de omvang van de takkenscheuten bovenaan de oude kastanjelaars. Daaruit kunnen we afleiden dat de bomen twintig tot dertig jaar geleden sterk werden teruggesnoeid.*

Technisch gezien ging het niet om een radicale of drastische snoei, zoals in de pers werd vermeld, maar om een vermindering na een vorige drastische snoei. Soms moeten we ingrijpen als er wonden ontstaan na vorige snoeibeurten. In dit geval waren sommige wonden meer dan 40 cm groot.

Bomen zijn levende wezens. Je kan niet zomaar delen ervan verwijderen. Wanneer je een tak afhakt, geneest de wonde niet, maar worden de aangetaste delen geïsoleerd om verdere beschadiging door schimmels, insecten en bacteriën te voorkomen. Daardoor wordt het hout op de snoeiplek zwakker, terwijl het juist daar is waar nieuwe takken zich ontwikkelen, wat op termijn tot problemen kan leiden.

Op de Albertlaan dateert de laatste radicale snoei van 33 jaar geleden. De bomen werden nadien

quand on sectionne une branche, la plaie ne guérit pas. En biologie végétale, une plaie ne cicatrise pas comme on a l'habitude de l'entendre, mais tente plutôt de compartimenter, d'isoler les parties abîmées pour empêcher les dégradations, principalement par les champignons, les insectes et les bactéries. Le bois qui existe au moment de la coupe va se dégrader. Par ailleurs, le nouveau bois qui va se développer va continuer à grossir sur ces supports qui se dégradent.

Voilà ce que nous avons au-dessus de nos têtes avenue Albert. J'ai compté les cernes d'un des plus gros rejets ayant été coupés, et j'en ai dénombré 33, ce qui signifie que cela fait 33 ans que le dernier élagage radical a été effectué. Sur ce type de support ancien, on observe des arbres entiers qui poussent et qui se dégradent peu, voire pas du tout.

Il y a donc une charge excessive par rapport à la dégradation qui se trouve au-dessous. Une telle constatation ne me fait pas plaisir car je ne suis pas du genre à recommander des tailles radicales, je ne le fais quasiment jamais. J'ai parlé de confusion car, en l'occurrence, il ne s'agit pas d'une taille radicale ou drastique, mais bien d'une obligation de revenir sur des coupes de rapprochement qui ont été faites il y a trop longtemps, sur des arbres qui n'ont fait l'objet d'aucun suivi depuis lors. Dans le cas d'arbres ayant subi un élagage important, il est recommandé de répéter ces opérations pour éviter des problèmes de dispersion de réserves tous les trois ans, mais un intervalle de cinq ans est toléré.

À mon sens, dans le cas de l'avenue Albert, on a raté six rotations, vu que trente ans se sont écoulés depuis la dernière intervention. On ne peut donc pas se permettre de laisser les arbres concernés repousser tels qu'on les avait laissés jusqu'à présent. Il va falloir intervenir de manière régulière afin d'éviter que des charges trop importantes ne se développent sur des sujets qui sont en phase de dégradation.

Il est également déplorable de constater que les opérations qui portent atteinte aux arbres sur le plan visuel font les choux gras de la presse. En revanche, je n'ai jamais vu la presse faire grand cas de dégradations des systèmes racinaires, qui sont bien plus graves. Il reste pas mal de travail à faire en matière de préservation. Voilà un an que je travaille avec le cabinet de M. Smet et, par rapport

nooit meer bijgesnoeid. Daardoor zijn de nieuwe takken ondertussen zo groot geworden dat ze te zwaar worden voor het beschadigde hout eronder. We waren dus verplicht om de bomen terug te snoeien tot het niveau van de vorige snoeibeurt. Normaal gezien wordt aangeraden om bomen om de drie tot vijf jaar te snoeien. In de Albertlaan hadden de bomen de voorbije dertig jaar zes keer moeten worden bijgesnoeid. We kunnen de bomen dus niet laten teruggroeien tot de omvang die ze hadden. We moeten ze regelmatig onderhouden om te voorkomen dat de takken te zwaar worden en afbreken.

Het is jammer dat er in de pers zoveel ophef wordt gemaakt over het esthetische aspect. Er wordt veel minder aandacht besteed aan beschadigingen van het wortelstelsel, terwijl dat veel erger is.

Samen met het kabinet van minister Smet trachten we zoveel mogelijk bomen te behouden, maar dat is niet altijd eenvoudig, gelet op de manier waarop ze in het verleden werden beheerd.

à d'autres villes, nous avons la volonté d'améliorer la considération du patrimoine arboré, mais il faut également tenir compte de la gestion du passé, ce qui n'est pas simple.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les arbres vont repousser. L'exercice doit être répété tous les cinq ans. Que ce soit clair, je veux plus d'arbres dans cette Région et conserver ceux qui existent mais pour des raisons de sécurité, il faut parfois en élaguer ou en abattre.

Lors de mon premier mandat ministériel, j'avais incité Bruxelles Mobilité à planter de nombreux arbres. Chaque fois qu'un espace public est réaménagé, nous installons un maximum d'arbres. Quant aux boulevards existants, il faut mettre en place une gestion qui tienne compte des arbres et des futures générations.

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

Mme Magali Plovie (Ecolo).- Je remercie les intervenants de leurs réponses très claires sur les aspects techniques.

Selon vous, M. le ministre, les arbres repousseront. Pouvez-vous nous confirmer que, malgré leur élagage important, mais nécessaire, ils ont une chance de survivre ?

Les riverains s'interrogent aussi sur le maintien de certains arbres réputés dangereux. Faudra-t-il attendre quelques semaines, jusqu'à la fin de la période d'interdiction d'élagage, ou une solution sera-t-elle rapidement dégagée ? La question de la dangerosité a été abordée en conseil communal. Qu'est-il prévu en la matière ?

Les riverains ont, par ailleurs, attiré notre attention sur la présence d'un liquide bleuâtre. De quoi s'agit-il ?

Vous avez reconnu que la communication avait été très mauvaise et vous vous êtes engagé à

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Die bomen schieten wel weer uit. Ze moeten om de vijf jaar grondig worden gesnoeid. Zelf wil ik meer bomen in Brussel en ik wil de bestaande bomen behouden. Om veiligheidsredenen moet er echter af en toe gesnoeid of gerooid worden.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Plovie heeft het woord.

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) *(in het Frans).*- *Hebben die bomen na een dergelijke ingrijpende snoeibeurt nog een kans op overleven?*

De omwonenden stellen zich ook vragen bij het behoud van bepaalde als gevaarlijk beschouwde bomen. Moeten zij tot het einde van de periode waarin snoeien verboden is, wachten op een oplossing?

De omwonenden hebben het over de aanwezigheid van een blauwige vloeistof. Om welke stof gaat het?

Als u in de toekomst beter wilt communiceren, is het belangrijk dat u met de wijkcomités samenwerkt.

l'améliorer. À cette fin, il me semble essentiel de travailler avec les comités de quartier.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il faut, certes, élaguer quand c'est nécessaire, notamment pour garantir la sécurité, mais il faut aussi l'expliquer. En tant que gestionnaires de voiries, nous sommes parfois confrontés à des choix déchirants et nous devons assumer nos responsabilités, dans l'intérêt général, mais en concertation, en toute transparence et sans précipitation.

La convocation d'une réunion en extrême urgence et la communication après le début du chantier créent la suspicion. Il faut éviter que cela se reproduise. J'espère que la nouvelle ordonnance sur les chantiers y contribuera.

Vous avez dit qu'il y avait un retard de six rotations au niveau de l'avenue Albert : pour quelles raisons ? D'autres voiries régionales sont-elles confrontées au même problème et pourquoi ?

Pour ce qui est de la communication, il est positif d'être en contact avec les comités de quartier, qui ont leur importance pour défendre l'intérêt des riverains - vous en avez convoqués deux avant l'élagage prévu avenue Albert -, mais mieux vaut encore prévenir tous les habitants. Dans un autre dossier concernant l'avenue Franklin Roosevelt, une réunion d'information avait été annulée en raison de la réticence des comités de quartier concernés. Le mieux est de diffuser largement l'information, les comités de quartier se mobilisant d'office dans la foulée et s'impliquant s'ils le souhaitent. Il est fondamental que tout un chacun puisse donner son avis.

Quelles suites ont-elles été données à la rencontre avec les habitants ?

L'élagage drastique des arbres de l'avenue Albert a-t-il été fait en vue du futur projet de réaménagement de cette artère ? Une mission d'étude devait être lancée à la fin de l'année 2017. Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'avancement de ce projet ? L'étude envisage-t-elle plusieurs scénarios, comme le maintien d'arbres ou

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Natuurlijk moet er soms gesnoeid worden, onder meer om de veiligheid te garanderen, maar we moeten dat ook uitleggen. Als wegbeheerders staan we soms voor moeilijke keuzes, maar onze verantwoordelijkheid bestaat er nu eenmaal in om het algemene belang te dienen. Daarbij moeten we transparant en niet overhaast te werk gaan en overleg plegen.*

Vergaderingen op het laatste nippertje en communicatie na het begin van de werken, wekken alleen maar argwaan. Ik hoop dat we dat met de nieuwe ordonnantie zullen kunnen vermijden.

U zei dat we met de bomen op de Albertlaan zes snoeibeurten achterstaan. Hoe komt dat? Zijn er nog andere gewestwegen waar dat het geval is en zo ja, waarom?

Wat de communicatie betreft, is contact met de buurtcomités uiteraard positief, maar het is nog beter dat alle buurtbewoners ingelicht worden. Iedereen moet zijn mening kunnen geven en daarom moet de informatie breed verspreid worden.

Welk gevolg werd er gegeven aan de ontmoeting met de buurtbewoners?

Werden de bomen aan de Albertlaan drastisch gesnoeid in het kader van de toekomstige heraanleg van de verkeersader? Er zou een studie opgestart worden eind 2017. Kunt u ons wat meer vertellen over de voortgang daarvan? Worden er verschillende scenario's bekeken voor de bomen?

la suppression puis la replantation de nouveaux spécimens ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Il n'est pas toujours aussi facile de suivre une réponse en néerlandais et en français, mais, grâce aux images, je pense avoir bien compris.*

Vous dites que cet élagage n'est pas drastique, mais la seule manière d'être plus radical aurait été de couper complètement l'arbre. Je comprends la nécessité d'élaguer et je vois que certaines branches devaient être coupées jusqu'au tronc pour des raisons de sécurité, mais était-ce nécessaire pour tous les arbres ? Comment l'estimation a-t-elle été réalisée ? Combien d'arbres étaient-ils sévèrement atteints ?

Vous reconnaissez que la communication a été trop tardive et aurait pu être mieux organisée. Est-il suffisant de distribuer un dépliant dans les boîtes aux lettres deux ou trois jours auparavant, comme le veut l'usage ? Collaborer avec les comités de quartier ou organiser une réunion avec le quartier sont de bonnes idées, mais la communication doit être effectuée plus longtemps à l'avance. Toute la communication doit être revue, en collaboration avec les communes.

L'expert auquel faisait référence la porte-parole de Bruxelles Mobilité fait-il bien partie de la même entreprise ?

Concernant votre plan des élagages dans la Région, vous avez expliqué que votre service comportait quatre collaborateurs et travaillait avec deux bureaux d'experts. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Vous n'êtes compétent que pour les arbres situés le long des voiries régionales. En quel état les arbres situés le long de ces voiries sont-ils ? Fonctionne-t-on par priorités ? Disposez-vous de suffisamment de personnel pour suivre cette question ?

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te volgen in het Nederlands en het Frans, maar dankzij de beelden meen ik het wel begrepen te hebben.

U noemt dit geen drastische snoei. Niet alleen ikzelf, maar ook de buurtbewoners vinden een snoeibeurt toch wel drastisch als de hele kruin eraan gaat. Nog drastischer snoeien en de hele boom is weg! Ik begrijp zeker de noodzaak om te snoeien en ik zie in dat sommige takken uit veiligheidsoverwegingen tot op de stam gesnoeid moesten worden, maar was dat wel nodig bij alle bomen? Hoe werd die afweging gemaakt? Hoeveel bomen waren er al ernstig aangetast?

U geeft wel toe dat de communicatie te laat kwam en beter georganiseerd had kunnen worden. Het is gebruikelijk om twee tot drie dagen van tevoren een flyer in de brievenbussen te steken. Is dat wel voldoende? Ik vind het alvast een goed idee om met buurtcomités samen te werken of om een vergadering met de buurt te beleggen. Dan kun je de zaken uitleggen, maar dan moet er natuurlijk langer dan enkele dagen op voorhand gecommuniceerd worden. Ik denk dat het hele communicatiebeleid eens, in samenspraak met de gemeenten, herbekeken moet worden,

Klopt mijn vermoeden dat de expert naar wie de woordvoerder van Brussel Mobiliteit verwees, tot dezelfde firma behoort? Ik neem aan dat er toch geen twee experts bij betrokken zijn.

Mijn laatste vraag betrof uw plan van aanpak voor de bomensnoei in dit gewest. U legde uit dat uw dienst vier medewerkers telt en met twee expertisebureaus werkt. Kunt u dat kort toelichten?

U bent enkel bevoegd voor de bomen langs gewestwegen. Hoe is de staat van de bomen op de Brusselse gewestwegen op dit moment? Wordt er een prioriteitenplan gevolgd? Hebt u voldoende

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

M. Pascal Fostiez, attaché responsable de la gestion des arbres en voiries régionales auprès de Bruxelles Mobilité.- Il a été demandé pourquoi tous les arbres ont été taillés de manière visuellement "drastique", même si on peut discuter de ce terme.

Il y a, sur cette voirie, environ 100 arbres adultes et 80 "adolescents". Seuls les premiers ont été concernés par les élagages. Les chiffres qui évoquaient 90% des arbres ne sont donc pas corrects, puisque nous avons très peu touché à la moitié d'entre eux.

Concernant les grands arbres, selon l'expertise, dix-huit d'entre eux nécessitaient une taille de bois mort en relative urgence - c'est-à-dire sans attendre six mois -, tandis que 70 autres requéraient une taille d'entretien, qui implique notamment de revenir sur les coupes effectuées il y a vingt ou trente ans. Ce traitement n'était pas préconisé sur deux ou trois arbres seulement, ce qui me fait dire qu'il ne s'agit pas d'un problème localisé, mais structurel.

Sur la base de cette expertise, nous avons demandé les autorisations et effectué un maximum de travaux dans les délais impartis. Il reste certains arbres auxquels nous n'avons pas encore touché, qui se situent au nord du carrefour avec la rue Berkendael, jusqu'à l'entrée de la trémie. Ces arbres font l'objet d'une commande pour recevoir le même type d'élagage après la période de nidification. Il serait même préférable - si c'est possible - d'attendre la chute des feuilles, car si nous les taillons en feuilles, nous allons puiser dans leurs réserves. Il vaut donc mieux attendre la descente de cime.

Entre-temps, j'ai demandé à M. Gourgue de remonter dans les arbres pour s'assurer qu'il n'y a pas de risque majeur et imminent de chute de branches dans les semaines qui viennent, avant les vacances.

Les riverains nous ont communiqué les numéros de

personnel om de zaak op te volgen?

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

De heer Pascal Fostiez, (in het Frans)-attaché bij Brussel Mobiliteit, verantwoordelijk voor het boombeheer op gewestwegen (in het Frans).- *Op de Albertlaan staan ongeveer 100 volwassen bomen en 80 jongere bomen. Alleen de volwassen bomen werden ingrijpend gesnoeid.*

Bij 18 volwassen bomen moest volgens de expertise dringend dood hout worden verwijderd, terwijl de 70 andere onderhoudssnoeiwerken vergden. Slechts bij twee of drie bomen was dat niet nodig. We mogen het dan ook gerust een structureel probleem noemen.

Brussel Mobiliteit vroeg op basis van de expertise de nodige toelatingen aan en voerde zo veel mogelijk werken binnen de toegestane termijn uit. Een aantal bomen moet echter na de broedperiode nog worden gesnoeid. Indien mogelijk wachten we daar liever mee tot de herfst, want als we bomen snoeien die in blad staan, zullen die hun reserves moeten aanspreken.

Ik vroeg de heer Gourgue om die bomen opnieuw te onderzoeken en na te gaan of er een groot, onmiddellijk risico is op vallende takken.

De omwonenden bezorgden ons de nummers van drie bomen waarop nog dood hout aanwezig zou zijn. Het gaat om ongesnoeide bomen.

Daarnaast rondde de aannemer het snoeiwerk aan twee bomen aan de Vanderkinderekaai niet af. Die bomen zijn uit evenwicht. Ik vroeg een uitzondering op de ordonnantie betreffende het natuurbehoud voor de drie bomen waarover de omwonenden het hadden. Alleen het dode hout zal worden verwijderd. De twee bomen aan de Vanderkinderekaai pakken we ook aan. Voor de herfst zou ik bovendien graag een kleine boom waarvan de kruin dood is, onder handen nemen.

In de jaren '80 en '90 werd er drastisch gesnoeid. Waarom is mij niet duidelijk.

Ik weet evenmin waarom de bomen niet om de vijf

trois arbres où il restait du bois mort. Ils font partie des dix-huit ou dix-neuf arbres auxquels nous n'avons pas encore touché.

Par ailleurs, l'entrepreneur a commencé l'élagage de deux arbres sans le terminer. Situés près du quai Vanderkindere, ils sont totalement déséquilibrés au niveau mécanique et gravitaire. J'ai donc proposé à ma hiérarchie de demander une dérogation à l'ordonnance relative à la conservation de la nature pour les trois arbres signalés par les riverains. Nous ne toucherions donc, dans les prochaines semaines, qu'au bois mort et aux deux arbres proches du quai Vanderkindere. J'aimerais également intervenir, avant les mois d'octobre ou de novembre, sur un petit arbre dont la tête est morte.

Dans les années 80-90, les élagages étaient assez drastiques. Indépendamment de la mise en gabarit par rapport aux voiries et aux trams, j'ignore pourquoi on a procédé de manière aussi radicale. Sur l'avenue Churchill, le travail a été effectué différemment.

Pourquoi les arbres n'ont-ils pas été élagués tous les cinq ans ? Je l'ignore et ne peux parler pour les personnes qui ne sont plus en service à Bruxelles Mobilité. J'imagine qu'elles désiraient maintenir tant que possible un maximum de masse verte dans l'avenue. Aujourd'hui cependant, il était nécessaire d'intervenir pour des raisons de sécurité.

Je comptais commencer par élaborer en interne un plan de gestion des tailles de formation, autrement dit de la suppression des branches qui poseront problème dans le futur, par exemple au niveau de la stabilité. Ces branches peuvent provoquer des fourches qui risquent de se déchirer vingt ou trente ans plus tard. Si nous attendons vingt ou trente ans, les plaies deviendront plus importantes.

Il s'agit donc de mesures prophylactiques qui sont prises dans le cadre de ce que nous appelons la taille douce, qui est pratiquée par Bruxelles Mobilité depuis au moins quinze ans. Il nous faut cependant également vivre avec certaines opérations effectuées par le passé.

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

jaar zijn gesnoeid. Ik veronderstel dat de verantwoordelijken zo veel mogelijk groene massa wilden behouden. Nu moesten we echter om veiligheidsredenen ingrijpen.

Ik wil een intern beheerplan opstellen voor het verwijderen van takken die in de toekomst problemen zullen opleveren. Die kunnen vorken veroorzaken die twintig of dertig jaar later mogelijk afscheuren. Als we tot dan wachten, zal de schade aan de boom groter zijn.

Het gaat dus om preventieve werken in het kader van het minder ingrijpende snoeiwerk dat Brussel Mobiliteit nu al vijftien jaar toepast. Dat neemt niet weg dat de aanpak uit het verleden nog steeds ons werk beïnvloedt.

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

M. Paul Gourgue, arboriste, conseil indépendant.- En ce qui concerne la survie des arbres, celle-ci dépend du genre et de l'espèce, des capacités de réserve et du type d'intervention. Plus l'intervention est brutale, plus la survie sera compromise. Malheureusement, dans ce cas précis, nous avons estimé que l'intervention devait être brutale en raison d'un trop long manquement en termes de suivi.

Visiblement, ces arbres sont considérablement affaiblis, non seulement dans leurs parties aériennes, mais aussi - sans aucun doute - au niveau de leurs racines, à la suite des travaux de réaménagement de voiries. Vu leur extrême fragilité, il a été décidé de réduire fortement leur hauteur. Leur espérance de survie n'est pas énorme.

S'agissant des futurs projets de réaménagement de l'avenue Albert, il importe de commencer à calculer les stocks de carbone que les arbres permettent de donner en ville et de préserver le plus longtemps possible les vieux arbres dans des conditions de sécurité acceptables.

Dans le cadre d'un réaménagement complet nécessitant des interventions importantes au niveau du sol, et donc des systèmes racinaires, il serait déraisonnable de ne pas réfléchir au remplacement de tous les sujets actuels lorsqu'ils sont vieux et abîmés. En effet, il convient, d'une part, de continuer à veiller à la sécurité et, d'autre part, d'avoir une vision à long terme pour les générations futures, afin que celles-ci puissent bénéficier d'alignements d'arbres ayant grandi dans des conditions acceptables. Or, ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Je ne suis pas en mesure de vous dire à quoi est dû le retard dans l'élagage radical, car je ne travaille pour Bruxelles Mobilité que depuis un an. Je ne peux que déplorer cette situation.

Je n'ai pas vu de liquide bleuâtre, mais voici une piste qui pourrait l'expliquer. Il faut savoir que les marronniers étaient considérés autrefois - dans les années 80 notamment - comme des arbres capables de résister à tous les outrages qu'ils peuvent subir dans un environnement urbain. Il n'en est rien. Aujourd'hui, un insecte endémique appelé la mineuse n'agit que sur le marronnier, l'affaiblit et ouvre des portes à une bactérie encore beaucoup

De heer Paul Gourgue, zelfstandig boomtechnisch adviseur (in het Frans).- *Het overleven van bomen is afhankelijk van type en soort, de reservecapaciteit en het soort interventie. Hoe brutaler er wordt ingegrepen, hoe meer het overleven in het gedrang komt. In dit geval hebben we voor een brutale aanpak gekozen omdat het probleem te lang niet is opgevolgd.*

De bomen zijn na de wegenwerken duidelijk verzwakt, niet alleen in de hoogte maar ook bij de wortels. Omwille van hun kwetsbaarheid werd beslist om hun hoogte sterk in te perken. Ze hebben weinig kans op overleven.

Bij een toekomstige heraanleg van de Albertlaan moet de koolstofvoorraad worden berekend die de bomen kunnen afgeven en moeten de oude bomen zo lang mogelijk in aanvaardbare omstandigheden worden gehouden.

Bij een volledige heraanleg, die belangrijke ingrepen vereist op het niveau van de bodem, en dus aan de wortels, zou het onredelijk zijn om niet na te denken over de vervanging van oude en beschadigde bomen. Enerzijds moet de veiligheid worden gewaarborgd en anderzijds moet er een visie op lange termijn zijn voor de volgende generaties, die bomen omvat die onder aanvaardbare voorwaarden konden groeien.

Ik weet niet waaraan de achterstand in het radicale snoeien te wijten is omdat ik nog maar een jaar voor Brussel Mobiliteit werk.

Ik heb geen blauwige vloeistof opgemerkt maar die zou te verklaren kunnen zijn doordat een inheems insect, de mineermot, de kastanjabomen aangetast heeft en daardoor de weg heeft vrijgemaakt voor een bacterie die de structuur en de vastheid van het hout verder aantast. Uit alle laboratoriumtests is gebleken dat de kastanjeboom de meest kwetsbare boom is. Het zou me niet verbazen dat de blauwige vloeistof van bacteriële oorsprong is, maar zonder een staal te nemen kan ik dat niet met zekerheid bevestigen.

plus efficace au niveau du dépérissement des arbres, de la structure et de la solidité du bois. Dans tous les tests effectués en laboratoire sur des bois verts, le marronnier est apparu comme le plus fragile. Cela ne m'étonnerait pas que le liquide bleuâtre soit d'origine bactérienne, mais sans prélèvement, je ne peux vous le confirmer.

M. Pascal Fostiez, attaché responsable de la gestion des arbres en voiries régionales auprès de Bruxelles Mobilité.- Concernant ce liquide, parle-t-on des arbres, du caniveau ? Sa source peut être n'importe quoi et n'est pas forcément liée aux arbres. Je n'ai rien observé de ce genre, je ne peux donc pas vous répondre précisément à ce sujet.

Mme Magali Plovie (Ecolo).- Des riverains nous ont rapporté qu'un liquide bleuâtre s'écoulait sur l'avenue.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sera clarifié avec l'entrepreneur.

Pour ce qui est du réaménagement de l'avenue Albert, nous préparons différents profils, dont celui impliquant la conservation des arbres en milieu de voirie.

(Remarques de M. Loewenstein)

Dans ce cas, nous pouvons, soit essayer de conserver les arbres actuels le plus longtemps possible, soit les remplacer directement. Nous en débattons avec la commune et le quartier. Je l'ai d'ailleurs promis au comité de quartier, qui a déjà reçu le rapport et nous a posé quelques questions auxquelles nous répondrons prochainement. Nous travaillerons ensemble dans le cadre de ce réaménagement, ainsi que dans celui de l'avenue Churchill, comme nous tentons toujours de le faire.

Pour l'avenue Albert, il faut donc d'abord trancher sur le profil avant de discuter de la conservation éventuelle des arbres actuels.

De heer Pascal Fostiez, attaché bij Brussel Mobiliteit, verantwoordelijk voor het boombeheer op gewestwegen (in het Frans).- *Is die vloeistof terug te vinden op de bomen of in de goot? Misschien is ze niet afkomstig van de bomen.*

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) (in het Frans).- *Omwonenden hebben melding gemaakt van een blauwige vloeistof op de laan.*

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dat zullen we met de aannemer uitklaren.*

Voor de heraanleg van de Albertlaan bekijken we meerdere scenario's, waaronder een met behoud van de bomen in het midden van de weg.

(Opmerkingen van de heer Loewenstein)

In dit geval kunnen we de huidige bomen zo lang mogelijk laten staan of ze onmiddellijk vervangen. We zullen dat met de gemeente en de buurt bespreken.

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

Mme Magali Plovie (Ecolo).- Merci pour ces réponses complètes et précises. Nous souhaitons voir se poursuivre le travail avec les riverains et la commune. J'entends que bon nombre de choses doivent encore se passer, dont certaines très rapidement, avant les vacances, puis d'autres plus tard, vers octobre.

La concertation est importante pour offrir aux gens les éléments techniques leur permettant de comprendre la situation. On veut préserver la nature, mais aussi la sécurité. Par rapport aux options dont vous parliez, il faut donc poursuivre cette concertation, à la fois avec la commune et les habitants.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- S'il y avait eu un élagage tous les cinq ans, les arbres seraient-ils tout de même dans cet état aujourd'hui ?

Vous demandez une dérogation pour une intervention d'urgence et pour terminer le travail au niveau de l'avenue Albert, du côté de la rue Vanderkindere. Je demande qu'on explique bien aux habitants, de manière détaillée, même si c'est un peu long, ce qui sera fait. Si on intervient encore en urgence, ce sera très mal perçu, même si c'est justifié.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment !

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je vous rejoins. Il faut examiner comment améliorer la communication. Ce n'est qu'ainsi qu'on pourra éviter de tels articles de presse et l'inquiétude des riverains.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Plovie heeft het woord.

Mevrouw Magali Plovie (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Het is goed dat u samenwerkt met de omwonenden en de gemeente.*

Door het overleg krijgen de mensen de technische elementen mee waardoor ze de situatie beter begrijpen. We willen de natuur behouden, maar de veiligheid heeft ook haar rechten.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *Zouden de bomen in dezelfde staat zijn als er om de vijf jaar was gesnoeid?*

U vraagt een afwijking voor een dringende ingreep en om de werken langs de Albertlaan aan de kant van de Vanderkinderestraat af te ronden. Ik vraag u om de omwonenden duidelijk uit te leggen wat er staat te gebeuren. Nieuwe dringende ingrepen zullen op veel onbegrip worden onthaald.

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

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

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit me daarbij aan. Er moet nagegaan worden hoe de communicatie beter kan. Zo kunnen dergelijke berichten in de pers en onrust bij de burgers vermeden worden.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE 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 "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous savons tous que la pollution aux particules fines est extrêmement dangereuse pour la santé et l'environnement. D'emblée, je vous dirai que la lenteur politique ne peut en aucun cas entraver l'établissement d'objectifs effectifs et scientifiquement irréfutables, afférents aux enjeux environnementaux.

Lorsque la santé des citoyens, mais aussi la santé de notre planète, sont en jeu, c'est d'urgence, de prudence et d'efficacité dont il est question. Ainsi, des objectifs en matière de protection de l'atmosphère qui se traduisent par la mise en place de mesures claires sont bien évidemment souhaitables pour notre Région.

Récemment, le gouvernement bruxellois a adopté un arrêté relatif aux pics de pollution, qui prévoit des mesures d'urgence. C'est un progrès. J'en suis satisfait, mais ce n'est pas suffisant. D'autres mesures doivent accompagner les avancées déjà obtenues au niveau de la Région. Pour ce qui concerne les stations-service de gaz naturel pour véhicules (GNV ou CNG en anglais), par exemple, Bruxelles est extrêmement en retard en comparaison avec la Flandre ou la Région wallonne.

Or, le GNV peut parfaitement se substituer à l'essence et au diesel. Le déploiement de cette

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Fijn stof is uitermate gevaarlijk voor de gezondheid. Het gebrek aan daadkracht van de politiek mag ons niet beletten om efficiënte en wetenschappelijk onweerlegbare milieudoelstellingen uit te werken.*

Onlangs keurde de Brusselse regering een aantal noodmaatregelen goed die gelden in geval van een smogalarm. Dat is al iets, maar het volstaat niet. Brussel telt bijvoorbeeld veel minder aardgasstations dan Vlaanderen en het Waals Gewest.

Nochtans is aardgas (CNG) een perfect alternatief voor benzine en diesel. De technologie moet dus dringend een plaats krijgen in Brussel, anders kunnen we de aankoop van aardgasauto's niet stimuleren.

Naast de initiatieven om elektrische voertuigen te promoten, moeten we ook inzetten op alternatieve brandstoffen die toegankelijker zijn voor de koopkracht van de Brusselaar. Daarom keurde het Brussels parlement in juli 2016 een bijzonder daadkrachtige resolutie over CNG goed.

De Brusselse energieregulator Brugel heeft een studie gepubliceerd waarin het strategische belang van CNG in het Brusselse Gewest wordt

technologie est donc primordial pour Bruxelles, qui connaît des pics de pollution bien trop régulièrement, et nous ne pouvons pas encourager l'achat de véhicules roulant au GNV si les infrastructures sont insuffisantes.

Au-delà des initiatives prises pour promouvoir les véhicules électriques, il importe de mettre en œuvre toute autre initiative en matière de carburant alternatif qui soit davantage accessible au pouvoir d'achat des Bruxellois, afin de favoriser le mix énergétique. C'est la raison pour laquelle le Parlement bruxellois a adopté, en juillet 2016, une résolution particulièrement volontariste sur le GNV.

Compte tenu des enjeux, et désirant y donner suite, le régulateur bruxellois de l'énergie, Bruxelles gaz électricité (Brugel) s'est également saisi du sujet et a publié une étude d'initiative, soulignant l'intérêt stratégique du GNV pour la Région bruxelloise.

Selon une étude récente intitulée "Greenhouse gas intensity of natural gas", le gaz naturel réduit les émissions de gaz à effet de serre des véhicules particuliers de 23% par rapport à l'essence, et de 7% par rapport au diesel. Voici quelques éléments chiffrés pour souligner les performances du GNV : 77% d'émissions de particules fines en moins, une réduction de 11% des émissions de CO₂, 90% d'oxydes d'azote en moins. Il est, en outre, 30% moins cher que le diesel, et environ 40% moins cher que l'essence.

Le plein se fait aussi rapidement que pour les carburants classiques, ce qui est un avantage par rapport au temps de recharge des véhicules électriques. Le GNV diminue également l'usure des moteurs, car il produit moins de résidus de combustion. Un véhicule au GNV peut également rouler au biogaz, obtenu à partir de la décomposition de déchets organiques, ce qui est synonyme d'un avantage écologique accru. Le gaz naturel est transporté en sous-sol et via le réseau de distribution, ce qui diminue le nombre de camions sur les routes. Enfin, contrairement au gaz de pétrole liquéfié (GPL), le GNV n'est pas proscrit dans les parkings souterrains et ne présente pas les mêmes prescriptions en matière de sécurité. Les stations nécessitant des stockages de très faible capacité, les prescriptions de sécurité n'empêchent pas leur installation en agglomération, comme ce

onderstreept.

Volgens een recente studie met de titel 'Greenhouse gas intensity of natural gas' stoten aardgasauto's 23% minder broeikasgassen uit dan benzineauto's en 7% minder dan dieselwagens. Bovendien stoten ze 77% minder fijn stof, 11% minder CO₂ en 90% minder stikstof uit. Verder is de brandstof 30% goedkoper dan diesel en 40% minder prijzig dan benzine.

Aardgas tanken gaat net zo snel als met klassieke brandstoffen, wat een voordeel is in vergelijking met het opladen van een elektrische auto. CNG veroorzaakt bovendien minder motorslijtage. Een aardgasauto kan ook op biogas rijden, dat met organisch afval wordt geproduceerd. Aardgas wordt ondergronds getransporteerd, waardoor er minder vrachtwagens moeten rondrijden. In tegenstelling tot liquid petrol gas (LPG) is CNG niet verboden in ondergrondse parkeergarages. CNG-stations behoeven geen grote opslagtanks en kunnen daardoor ook in de stad worden gebouwd.

De Europese Unie gelast de lidstaten om alternatieve brandstoffen actief te promoten. In richtlijn 2014/94/EU, over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, wordt daarvoor een aantal maatregelen opgesomd.

Elke lidstaat moet uiterlijk tegen 18 november 2019 een rapport schrijven over haar nationale initiatieven.

Hoe zit het met de omzetting van de richtlijn? Is er al een strategisch programma voor alternatieve brandstoffen uitgewerkt?

We hebben het al meermaals over de regeringsplannen voor laadpalen in het Brussels Gewest gehad, maar slechts een minderheid van de Brusselse gezinnen kan zich een elektrische auto veroorloven.

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

In tegenstelling tot een aardgasauto is een elektrische auto momenteel geen betaalbaar alternatief voor een benzine- of een dieselauto.

Hoe stimuleert het gewest elektrische mobiliteit en

serait le cas pour le GPL ou l'hydrogène.

Consciente de sa dépendance aux pays du Golfe et des enjeux environnementaux, l'Union européenne enjoint aux États membres de promouvoir activement les carburants alternatifs et de mettre en œuvre les mesures structurelles et stratégiques que leur utilisation requiert. Ainsi, la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs établit des mesures visant à déployer des infrastructures dans les pays membres de l'Union européenne.

Pour le 18 novembre 2019 au plus tard, chaque État devra remettre un rapport relatif à la mise en œuvre de son cadre d'action national.

À cet égard, j'aimerais savoir où vous en êtes dans le travail de transposition de la directive précitée. Un programme stratégique en matière de carburants alternatifs a-t-il été établi, conformément aux attendus de la directive européenne ?

Nous avons plusieurs fois évoqué les projets du gouvernement en matière de déploiement de bornes électriques en Région bruxelloise, mais l'accessibilité et la rationalité économique du véhicule électrique ne sont possibles que pour une minorité de ménages bruxellois.

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

En tout état de cause, contrairement au GNV, le véhicule électrique ne constitue pas, pour l'heure, une alternative économique significative à l'essence ou au diesel, même s'il peut s'avérer complémentaire dans certains cas.

Comment s'articule la stratégie de mobilité électrique avec celle du GNV en Région bruxelloise ? Comment s'articule le volet GNV du programme stratégique bruxellois, au regard des actions du Plan air-climat-énergie ?

Après les Pays-Bas et l'Allemagne, déjà très avancés en matière de GNV, la Région wallonne et davantage la Flandre – où plus de 300 stations seront disponibles dans les trois prochaines années – se sont engagées dans une politique volontariste et complémentaire aux véhicules

voertuigen op aardgas? Hoe sluit het CNG-hoofdstuk van het Brussels strategisch programma aan bij de acties van het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan?

Na Nederland en Duitsland hebben het Waals Gewest en vooral Vlaanderen voor een krachtadig CNG-beleid gekozen.

Europa hamert op complementaire netwerken. Hoe zit het met de contacten met Sibelga en de studies waarmee Brussel zijn achterstand kan inhalen? Heeft Brulocalis overleg aangeknoopt over de toekomst van de gemeentelijke wagenparken? Sinds januari 2015 mogen de gemeenten geen dieselveertuigen meer aankopen.

Wordt dezelfde logica gehanteerd voor de gewestelijke diensten en de gewestelijke instellingen van openbaar nut (ION's)?

électriques.

L'Europe insiste sur la nécessité de maillages complémentaires. Pouvez-vous nous faire état des contacts avec Sibelga et des études entamées pour permettre à la Région bruxelloise de rattraper son retard ? Brulocalis a-t-elle initié des rencontres sur la destination des flottes captives des pouvoirs locaux, à qui le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) interdit toute commande de véhicules au diesel depuis janvier 2015 ?

Cette réflexion sur les flottes captives a-t-elle également été menée pour les services régionaux et les organismes d'intérêt public (OIP) régionaux ? Son opportunité économique et environnementale a-t-elle été étudiée pour nos collectivités ? Quels sont les objectifs stratégiques retenus en la matière ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- D'abord, je m'étonne quelque peu que la question me soit posée. Il y a, évidemment, des mesures que je dois prendre, mais c'est plutôt à Mme Fremault qu'il faut vous adresser pour y répondre.

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est Mme Fremault qui a renvoyé le dossier chez vous.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est étonnant, car ce n'est pas moi qui ai élaboré le plan stratégique et transposé la directive dans l'ordonnance. Je vais toutefois répondre au nom du gouvernement, même si cela concerne clairement les compétences de ma collègue.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Dans ce cas, il faut vous entendre au sein du gouvernement, parce que Mme Fremault a été très claire sur le fait que devais m'adresser à vous.

M. Pascal Smet, ministre.- L'une des obligations de la directive 2014/94/UE était l'élaboration d'un cadre politique national et la communication de celui-ci à la Commission européenne pour le 18 novembre 2016. Le gouvernement de la Région a approuvé le volet bruxellois du plan national en octobre 2016. Le plan national a été transmis à

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uiteraard moet ik bepaalde maatregelen nemen, maar deze vragen zou u toch eerder aan mevrouw Fremault moeten stellen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Zij heeft me net naar u doorverwezen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat is vreemd, want ik heb het strategische plan niet uitgewerkt en ik heb de richtlijn ook niet omgezet. Toch zal ik in naam van de regering antwoorden.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *U moet het daarover maar met elkaar eens worden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Richtlijn 2014/94/EU bepaalde onder meer dat lidstaten een nationale regeling moesten uitwerken en die tegen 18 november 2016 voorleggen aan de Europese Commissie. In oktober 2016 keurde de Brusselse regering het Brusselse deel van het nationale plan goed en minister Fremault heeft het*

l'Europe dans le délai requis par ma collègue, Mme Fremault.

Pour répondre à certaines exigences de la directive, il convenait également de modifier la loi, et plus particulièrement l'ordonnance de juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité. En mars, le gouvernement a adopté en troisième lecture l'ordonnance modificatrice.

Le programme stratégique s'est attaché en priorité à la mise en place de bornes électriques en faveur du public sur l'entière des voiries de la Région. C'est moi qui ai géré cet aspect en concertation avec Mme Fremault. Une concession sera attribuée par la Région avant l'été.

Cependant, la Région bruxelloise, qui possède actuellement une seule station-service de gaz naturel pour véhicules (GNV ou CNG en anglais) sur son territoire, a lancé différents projets pour l'installation d'au moins deux stations supplémentaires à partir de cette année.

Dans le cadre du projet Benefic (Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean Power for Transport), un cofinancement européen est prévu pour soutenir l'installation, avant fin 2020, de deux stations de GNV supplémentaires en Région bruxelloise.

Le cadre d'action bruxellois Clean Power for Transport comprend déjà une série d'objectifs et de mesures. L'une des mesures de ce plan et du Plan air-climat-énergie consiste en effet à établir un cadre politique stratégique de promotion des véhicules électriques, ainsi que des carburants et des technologies alternatifs.

Ce plan stratégique tiendra compte de différents types d'utilisateurs : les particuliers, les entreprises, les voitures partagées, les taxis, la distribution urbaine, etc., ainsi que de différents types de mesures, comme :

- les avantages fiscaux, primes ou autres formes d'incitants financiers ;
- l'information, la communication et la sensibilisation ;

binnen de gevraagde termijn ingeleverd bij de Europese Commissie.

Om aan de richtlijn te voldoen, moest de regelgeving ook gewijzigd worden, meer bepaald de ordonnantie van 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt. In maart keurde de regering de ordonnantie voor de wijziging in derde lezing goed.

In het strategische programma ligt de nadruk op publiek toegankelijke laadpalen op alle wegen van het gewest. Daarvoor heb ik samengewerkt met minister Fremault. Voor de zomer zal het gewest daarvoor een concessie verlenen.

Daarnaast heeft het gewest ook een aantal projecten van start laten gaan voor de aanleg van bijkomende CNG-tankstations, want momenteel is er maar een in het Brussels Gewest.

Zo zullen er voor 2020 in het Brussels Gewest twee extra CNG-tankstations komen die mee gefinancierd worden door Europa in het kader van het project Benefic (Brussels Netherlands Flanders Implementation of Clean Power for Transport).

Bovendien staan er in het actieplan Clean Power for Transport en het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan al een reeks doelstellingen en maatregelen. Een daarvan betreft een strategisch beleidskader voor de promotie van elektrische voertuigen, alternatieve brandstoffen en technologieën.

In dat strategische plan zal rekening worden gehouden met verschillende soorten gebruikers, zoals particulieren, bedrijven, gebruikers van deelwagens en taxi's. Er zullen verschillende soorten maatregelen in staan betreffende belastingen en premies, informatie en bewustmaking, parkeerverordeningen, stedenbouwkundige en milieuvergunningen, evenals maatregelen waarbij overheidsinstellingen zullen optreden als zogenaamde 'launching customers', de eerste afnemers van een product.

Ter voorbereiding van die strategie en van concrete maatregelen werden de voorbije jaren in het Brussels Gewest verscheidene studies uitgevoerd over voertuigen op elektriciteit en

- les avantages de stationnement ;
- les permis d'environnement et d'urbanisme ;
- les pouvoirs publics en tant que "launching customer" (client phare).

Afin de préparer cette stratégie et ses mesures concrètes, plusieurs études ont déjà été réalisées ces dernières années en Région bruxelloise sur les véhicules électriques et au gaz naturel, ainsi que sur leurs infrastructures de recharge ou de ravitaillement.

Le projet Benefic ne mise pas seulement sur l'infrastructure pour les véhicules et les bateaux électriques, mais également pour les véhicules roulant au GNV. Il n'opte pas pour une technologie spécifique, mais prend des mesures pour supprimer les obstacles liés à l'infrastructure pour ces différentes technologies alternatives.

Les véhicules électriques sont surtout intéressants financièrement en tant que véhicules de service, et ce pour des raisons fiscales. Pour les particuliers et les autorités publiques, cette infrastructure est toujours associée à un surcoût considérable, étant donné qu'ils ne peuvent bénéficier d'avantages fiscaux.

Des contacts ont eu lieu avec Sibelga à l'occasion de l'étude de Brugel sur le GNV et les bornes électriques, ainsi que dans le cadre de la concession de bornes électriques qui sera attribuée.

Actuellement, les contacts avec Brulocalis concernent la mise en place de bornes électriques destinées aux flottes captives des pouvoirs locaux.

De plus, nous nous référons à l'arrêté de 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport. Pour tout nouvel achat ou leasing, les autorités bruxelloises doivent tenir compte de critères environnementaux. Pour les voitures particulières et les véhicules multi-usage, elles doivent respecter les seuils des écoscores et les véhicules diesel sont interdits.

Par ailleurs, il convient également d'intégrer des critères environnementaux dans le cahier des charges lors de l'attribution d'un marché,

aardgas en over tank- of oplaadinfrastructuur.

Benefic zet niet alleen in op infrastructuur voor elektrische voertuigen en boten, maar neemt ook maatregelen om obstakels in verband met die infrastructuur weg te werken.

Vooral elektrische dienstvoertuigen zijn fiscaal interessant. Voor particulieren en overheden is de infrastructuur nog steeds duur, aangezien daar geen fiscale voordelen voor gelden.

Over CNG en elektrische laadpalen vond al overleg met Sibelga plaats. Momenteel loopt er nog overleg met Brulocalis over de plaatsing van elektrische laadpalen voor het wagenpark van de gemeenten.

De Brusselse overheden moeten op grond van het besluit van 2014 inzake de voorbeeldrol van overheden bij aankoop of leasing rekening houden met milieucriteria. Dieselwagens zijn niet langer toegelaten. Daarnaast moeten ze milieucriteria opnemen in de bestekken van overheidsopdrachten.

Bovendien moeten Brusselse overheden om de drie jaar een actieplan voor het beheer van hun wagenpark opstellen en een quotum in verband met elektrische wagens naleven. Vanaf 2020 worden de quota strenger. Ook de ecoscores worden dan aangepast.

In de Broamstudie (Brussels research on the opportunities of alternative vehicle technologies for urban Mobility) werd de impact van elektrische voertuigen en voertuigen op gas op het milieu, de energie, de veiligheid, de infrastructuur en de sociaal-economische aspecten bestudeerd.

Bij de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) werd rekening gehouden met de strategische doelstellingen. Binnen die zone gelden voor voertuigen op CNG dezelfde regels als voor voertuigen op benzine. Er moet goed worden gecommuniceerd om duidelijk te maken dat CNG-voertuigen toegang moeten krijgen tot ondergrondse parkings. Uit veiligheidsstudies blijkt immers dat CNG geen gevaar veroorzaakt in ondergrondse garages, in tegenstelling tot LPG. Een nieuw koninklijk besluit over die kwestie moet in 2019 klaar zijn.

conformément aux prescriptions de l'arrêté.

En outre, les autorités bruxelloises soumises à l'obligation d'élaborer un plan de déplacements d'entreprise doivent, tous les trois ans, établir un plan d'action relatif à la gestion de leur parc automobile et respecter un quota de véhicules électriques à intégrer à leurs parcs. Ces quotas se durciront à partir de 2020, et une révision des écoscores est prévue.

Dans l'étude Broam (Brussels Research on the Opportunities of Alternative vehicle technologies for urban Mobility), une analyse a été réalisée concernant l'impact des véhicules électriques et roulant au gaz naturel sur l'environnement, l'énergie, la sécurité, l'infrastructure et les aspects socio-économiques. L'analyse de ces technologies y est envisagée de manière générale, et non spécifique à la Région bruxelloise.

Les objectifs stratégiques sont repris dans les avancées de la zone de basse émission (LEZ). En effet, dans cette zone, les véhicules au GNV sont soumis aux mêmes règles d'accès que les véhicules essence. Il est donc nécessaire de réaliser une bonne communication sur le fait que les véhicules au GNV doivent avoir accès aux parkings souterrains. Des analyses sur la sécurité ont démontré qu'il n'y a pas de risque pour le GNV, contrairement au LPG. Un nouvel arrêté royal sur le sujet est en cours de préparation et devrait être prêt pour 2019.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je n'ai pas appris grand-chose par rapport à l'interpellation que j'avais adressée à la ministre Céline Fremault. Je constate, pour ce qui concerne les stations au GNV, une absence d'ambition du gouvernement bruxellois, surtout par rapport au volontarisme dont font preuve la Flandre et la Wallonie.

Il y a de quoi avoir honte, car tenter d'installer deux stations à partir de cette année et peut-être en ajouter deux autres d'ici fin 2020, alors que la Flandre en construit 300 en trois ans, cela témoigne d'une attitude un peu légère. Comme je l'ai déjà dit, on peut faire tout ce qu'on veut pour inciter les

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Ik word niet veel wijzer van uw uitleg. De Brusselse regering heeft duidelijk te weinig ambitie in verband met CNG-stations. U zegt dat u vier extra stations wilt bouwen tegen eind 2020. Dat is beschamend. In Vlaanderen bouwen ze er op drie jaar tijd maar liefst 300. U kunt doen wat u wilt om de consument ervan te overtuigen om een wagen op aardgas te kopen, maar als die consument bijna nergens kan tanken, zult u hem niet overtuigen.*

U moet nagaan of het mogelijk is om het gasnetwerk van Sibelga te gebruiken op bedrijfsparkings of parkings voor

consommateurs à acheter des véhicules au gaz naturel, ils ne le feront pas si on ne leur propose que trois ou quatre pompes sur l'ensemble du territoire.

On peut également se demander si on peut utiliser le réseau de Sibelga dans le cadre de parkings en entreprise ou de parkings pour les flottes publiques, ce qui n'implique pas de travaux de grande envergure.

Vous me dites avoir eu des contacts avec Brulocalis concernant les flottes captives des communes, mais uniquement pour les bornes électriques. Je vous rappelle que la résolution que nous avons fait voter au parlement demande que la même chose soit faite pour les bornes au GNV. Je trouve donc dommage de prendre contact avec Brulocalis pour parler uniquement des bornes électriques, alors qu'il aurait également fallu lui parler des bornes au GNV. C'est d'autant plus vrai qu'il est possible d'adapter au GNV des véhicules déjà en circulation sans gros travaux. Des questions doivent donc se poser en termes de praticabilité par rapport aux véhicules électriques.

Je remarque également qu'il n'y a pas de réflexion sur le GNV dans les flottes des services publics régionaux et des organismes d'intérêt public (OIP) régionaux. Autrement dit, à l'heure actuelle, que ce soit au niveau des flottes communales ou régionales, il n'y a aucune ambition de la part du gouvernement, tous membres confondus. Je ne constate aucune volonté d'inciter les pouvoirs publics communaux et régionaux à acquérir ce genre de véhicules. C'est dommage.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères

overheidsvoertuigen. Dat vereist geen ingrijpende werkzaamheden.

U voert overleg met Brulocalis over de wagenparken van de gemeenten, maar daarin komen alleen elektrische laadpalen ter sprake. Ook het tanken van CNG moet echter aan bod komen. Het is trouwens niet bijzonder ingewikkeld om wagens om te bouwen zodat ze op CNG kunnen rijden.

Ik stel vast dat het gebruik van voertuigen op CNG door de gewestelijke overheid en de instellingen van openbaar nut (ION) niet eens wordt overwogen. Dat wijst er eens te meer op dat het de regering aan ambitie ontbreekt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar

supplémentaires".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis février 2012, le statut spécifique de rue cyclable est inscrit dans le Code de la route. Il consiste en un régime de rue où la priorité est réservée aux cyclistes, qui peuvent en occuper toute la largeur. Son accès est autorisé aux engins motorisés. Cependant, ceux-ci doivent respecter une limite de vitesse de 30km/h et ne peuvent dépasser les cyclistes.

En 2013, le gouvernement précédent avait entrepris de lancer un projet pilote de rue cyclable dans notre Région, en collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Le projet pilote portait sur la contre-allée de l'avenue Louise, depuis la rue de la Vallée jusqu'à la place Stéphanie. Il s'est avéré que, pendant cette phase de test, la part du vélo sur ce tronçon de l'avenue Louise était restée stable et représentait près de 10% des usagers de la route. L'étude concluait que ce tronçon était une route cyclable atypique, mais que ce statut pouvait attirer davantage de cyclistes. Elle suggérait aussi de prendre davantage de mesures d'accompagnement, comme l'installation de ralentisseurs de vitesse.

Depuis cette phase de test, combien de tronçons ont-ils été convertis en routes cyclables ? Combien de kilomètres de voiries cela représente-t-il ? Quelle est la répartition des nouveaux sites ces trois dernières années ?

Qu'a-t-on pu observer sur les nouvelles rues cyclables en termes d'évolution du nombre de cyclistes, du nombre d'accidents entre cyclistes et véhiculés motorisés, et de fluidité pour le trafic automobile ?

Avez-vous décidé d'étendre ce dispositif à d'autres artères pour l'année 2018 ? Si oui, lesquelles, et selon quel phasage ? Quelles ont été les demandes des communes dans le cadre de la création de rues cyclables ?

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR - devenu Vias Institute) a-t-il fourni de nouvelles observations sur les rues cyclables depuis sa dernière collaboration en 2013 ? Au niveau de la

bijkomende assen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Sinds februari 2012 is het specifieke statuut van de fietsstraat in de wegcode opgenomen. In een fietsstraat hebben fietsers voorrang. Ze mogen de straat over haar hele breedte gebruiken. Gemotoriseerde voertuigen zijn er toegelaten, maar ze mogen er niet sneller rijden dan 30 km/u en ze mogen er de fietsers niet inhalen.*

In 2013 liep er in het Brussels Gewest een proefproject met een fietsstraat. Uit de conclusies bleek dat een fietsstraat meer fietsers kan lokken. Daarnaast werd er in de studie gesteld dat er meer begeleidingsmaatregelen nodig waren, zoals snelheidsremmers.

Hoeveel fietsstraten zijn er na die test bijgekomen? Om hoeveel kilometer openbare weg gaat het? Hoe werden die nieuwe fietsstraten de voorbije drie jaar gespreid?

Hoe evolueerden in de nieuwe fietsstraten het aantal fietsers, het aantal aanrijdingen tussen fietsers en gemotoriseerde voertuigen en de doorstroming voor het autoverkeer?

Bent u van plan om in 2018 op bijkomende verkeersaders fietsstraten in te richten? Zo ja, waar en volgens welke planning? Welke vragen hadden de gemeenten in verband met fietsstraten?

Gaf Vias Institute nog nieuwe opmerkingen over fietsstraten na de samenwerking uit 2013? Welke middelen trekt u uit voor het aanbrengen van borden en wegmarkeringen in fietsstraten?

Op de Tervurenlaan is er een smal, niet van het autoverkeer afgescheiden fietspad, dat veel wordt gebruikt. Zou een fietsstraat in afwachting van een volwaardig fietspad op die plek geen goed idee zijn?

signalisation routière, quels sont les moyens prévus pour l'installation de panneaux de signalisation et les marquages au sol pour l'ensemble des rues cyclables ?

Enfin, étant donné la problématique de l'absence de piste cyclable séparée et balisée par des marquages au sol sur plusieurs tronçons de l'avenue de Tervueren assez étroites mais très fréquentées par les cyclistes depuis de nombreuses années - par exemple, entre le square Léopold II et le Cinquantenaire -, ne pensez-vous pas qu'une telle rue cyclable y aurait son sens, en attendant une piste cyclable digne de ce nom ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis l'installation de la rue cyclable en test sur l'avenue Louise, sur un tronçon de 1.420 mètres, par le gouvernement précédent, nous avons appris que les rues cyclables ne doivent pas être accessibles pour le stationnement et le trafic de transit. Ce n'était pas le cas sur l'avenue Louise.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous dites cela parce que vous vouliez installer une vraie piste cyclable.

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Mais le fait est que sur de tels axes, une piste cyclable ou une rue cyclable n'a pas de sens. Sur l'avenue Louise, les cyclistes n'ont pas la priorité, il y a trop de voitures en stationnement et trop de trafic de transit. De tels dispositifs peuvent, par contre, avoir un sens sur les voiries locales.

D'ailleurs, lors du réaménagement de la Petite ceinture, plusieurs contre-allées recevront le statut de rue cyclable, comme les tronçons situés entre la Porte de Schaerbeek et la Porte de Hal, où une circulation automobile sera admise uniquement pour l'accès aux garages. Le principe est clair : pas de trafic de transit, les voitures perdent leur priorité et le stationnement est supprimé, sauf pour les livraisons et pour les places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les chantiers démarreront en 2018 et 2019, pour se terminer en 2020.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Sinds de installatie van de fietsstraat op de Louizalaan over een lengte van 1.420 m weten we dat we in fietsstraten parkeren en doorgaand verkeer moeten weren. Dat gebeurde tijdens de test niet.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U zegt dat omdat u daar een volwaardig fietspad wilde.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Neen. Op dergelijke assen heeft een fietspad of een fietsstraat geen zin. Fietsers hebben geen voorrang op de Louizalaan, er staan te veel geparkeerde auto's en er is te veel doorgaand verkeer. Op lokale wegen zijn dergelijke maatregelen wel nuttig.*

Tijdens de heraanleg van de Kleine Ring krijgen meerdere ventwegen het statuut van fietsstraat. Het principe is duidelijk: geen doorgaand verkeer, auto's hebben geen voorrang en parkeren kan alleen nog voor leveringen en op voorbehouden plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit. De werken starten in 2018 en lopen tot 2020.

De nieuwe gemeentelijke fietsstraten heb ik nog niet geëvalueerd, omdat ze nog te recent zijn. Het recentste rapport over fietsongevallen in een stedelijke omgeving dateert van voor de invoering

Nous n'avons pas encore évalué les nouvelles rues cyclables communales, la plupart étant récentes. Le dernier rapport sur les accidents cyclistes en milieu urbain couvre la période 2009-2013, antérieure à l'installation de ces nouvelles rues cyclables. Nous ne disposons pas non plus de comptages spécifiques, hormis pour la rue Père de Deken à Etterbeek, où nous savons que le nombre de cyclistes atteint les 500 en heure de pointe.

Cela dit, sa situation stratégique sur un itinéraire cyclable régional (ICR) et la présence de ralentisseurs et de sens uniques opposés coupant le transit automobile contribuent sans doute autant à son succès que le statut de rue cyclable, qui officialise la prépondérance de la circulation cycliste sur cette voie.

Comme le statut de rue cyclable est particulièrement intéressant sur des voiries locales, j'ai soutenu financièrement l'aménagement de rues cyclables dans plusieurs communes :

- à Jette : rue Vanderborcht, entre l'avenue de Laeken et la rue du Prince Baudouin ; rue Van Bortonne, entre la rue Gustave Van Huynegem et la place Cardinal Mercier ; rue Gillebertus et rue Baron de Laveleye ;
- à Etterbeek, rue Père de Deken ;
- à Watermael-Boitsfort, chaussée de la Hulpe, entre la rue Middelbourg et Heiligenborre ;
- à Anderlecht, quai de Biestebroeck ;
- et Saint-Gilles va transformer la rue Saint-Bernard en rue cyclable en 2018.

Vias Institute n'a pas analysé les rues cyclables à Bruxelles depuis le test sur l'avenue Louise, mais, à la demande de Bruxelles Mobilité, le Centre de recherches routières est en train de rédiger un vademecum pour le vélo sur le sujet.

Dans le Code de la route, seule la signalisation verticale est obligatoire, à savoir les panneaux F111 et F113, pour créer le statut de rue cyclable. Le vademecum, rédigé sur la base des bonnes pratiques observées en Belgique et ailleurs, proposera des marquages et autres interventions pour rendre les rues cyclables plus visibles, en

van de fietsstraten. Specifieke cijfers heb ik alleen voor de Pater de Dekenstraat in Etterbeek, waar tijdens de spits 500 fietsers langskomen.

Zijn strategische ligging op een gewestelijke fietsroute (GFR) en de aanwezigheid van snelheidsremmers en tegengestelde eenrichtingsstraten zitten daar wellicht voor evenveel tussen als het statuut van fietsstraat.

Omdat fietsstraten bijzonder interessant zijn op lokale wegen, trok ik geld uit voor de aanleg ervan in meerdere gemeenten.

Vias Institute onderzocht de fietsstraten in Brussel niet meer sinds de test op de Louizalaan. Op vraag van Brussel Mobiliteit stelt het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) wel een vademecum voor de fietser over het onderwerp op.

Volgens de wegcode moet een fietsstraat alleen met borden worden aangegeven. Wegmarkeringen en andere ingrepen maken fietsstraten echter zichtbaarder.

Uw voorstel in verband met de Tervurenlaan is terecht. Er is al een projectleider aangesteld om de laan fietsvriendelijker te maken. Ook het overleg met de betrokken gemeenten is gestart.

recourant notamment à l'asphalte ocre.

La proposition pour l'avenue de Tervueren est pertinente. Un chef de projet a été désigné pour en améliorer la "cyclabilité", et le dialogue avec les communes concernées a été entamé.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quelle bonne nouvelle, M. le ministre !

En attendant une piste cyclable digne de ce nom, une rue cyclable peut être une mesure transitoire pour ce type d'artère, même s'il y a un peu de trafic de transit. Une telle rue donne un peu de confort aux cyclistes et évite qu'ils soient gênés de rouler sur la voirie avec, dans leur dos, des voitures qui klaxonnent.

Je suis très heureuse que le vade-mecum voie le jour et que les communes disposent de plus d'informations pour aménager des rues cyclables. D'après les informations dont je dispose, la commune de Jette a beaucoup avancé dans l'aménagement de rues cyclables. Elle en a déjà six, et trois autres sont planifiées. Cela va dans le bon sens. Par contre, Woluwe-Saint-Pierre n'en a aucune et rien n'y est planifié en la matière. Il y a peut-être moyen de mieux faire, mais les communes n'ont pas l'air d'être bien informées.

Vous évoquez votre soutien financier. C'est magnifique, d'autant qu'une rue cyclable est assez facile à mettre en œuvre.

La signalisation des rues cyclables est relativement méconnue des communes et des automobilistes. Là réside le problème. Les automobilistes, et parfois même les cyclistes, ne savent pas vraiment si l'artère sur laquelle ils circulent est une rue cyclable. Cet aspect peut être amélioré.

Tout ce que vous nous annoncez est plutôt de bon augure. Je reviendrai vers vous pour soutenir le projet sur l'avenue de Tervueren.

- *L'incident est clos.*

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Een fietsstraat kan daar een overgangmaatregel vormen. Ze biedt fietsers wat comfort en zorgt ervoor dat ze op straat kunnen rijden zonder toeterende auto's achter zich.*

Het stemt mij tevreden dat er een vademecum komt en dat de gemeenten over meer informatie zullen beschikken om fietsstraten in te richten.

Daarnaast is het een goede zaak dat u ook middelen vrijmaakt voor fietsstraten.

De gemeenten en de autobestuurders zijn niet goed op de hoogte van de signalisatie in verband met fietsstraten. Soms weten zelfs fietsers niet dat ze door een fietsstraat rijden. Dat kan nog beter.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW

CHARLOTTE D'URSEL

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".

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

La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Un tunnel canalise un trafic routier relativement dense, qui constitue une source de pollution atmosphérique que l'ouvrage d'art doit intégrer dans son fonctionnement. Sur les douze tunnels concernés par l'arrêté régissant cette matière, seul le tunnel Léopold II est muni de postes de mesure permanente de la qualité de l'air, et ce depuis 2002. Il ressort des chiffres transmis par la ministre de l'Environnement en mars 2016 que, pour le dioxyde d'azote, la valeur limite de 400µg/m³ sur une heure n'est pas respectée.

Sur la base des mesures relevées au cours de ces dernières années, on note un nombre élevé de dépassements de cette valeur limite. Les dépassements du seuil horaire de 400µg/m³ se produisent :

- pour le poste de mesure en direction de la basilique de Koekelberg, pendant plus de 60% du temps durant les jours ouvrables et environ 50% du temps durant le week-end et les jours fériés ;

- pour le poste de mesure en direction du centre, pendant plus de 30% du temps durant les jours ouvrables et environ 10% du temps durant le week-

ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Elke tunnel moet over een luchtverversingssysteem beschikken. Van de twaalf tunnels is enkel de Leopold II-tunnel uitgerust met permanente meettoestellen voor de luchtkwaliteit.*

Volgens de metingen werd de uurwaarde van 400 µg/m³ voor stikstofdioxide de voorbije jaren meermaals overschreden:

- richting Basiliek van Koekelberg: meer dan 60% van de tijd tijdens weekdagen en ongeveer 50% van de tijd tijdens weekends en feestdagen;

- richting centrum: meer dan 30% van de tijd tijdens weekdagen en ongeveer 10% van de tijd tijdens weekends en feestdagen.

De luchtvervuiling moet zowel binnen de tunnel worden aangepakt, voor het welzijn en de veiligheid van de gebruikers, als buiten de tunnel, op de lozingspunten, om de impact op het milieu te beperken. Daarvoor wordt meestal een ventilatiesysteem gebruikt, dat ook bij brand kan worden ingezet om de rook weg te zuigen.

end et les jours fériés.

La pollution de l'air doit être gérée à la fois à l'intérieur de l'ouvrage, pour le bien-être et la sécurité des usagers, et à l'extérieur, au niveau des points de rejet, pour limiter l'impact sur l'environnement.

Pour ce faire, il est le plus souvent fait appel aux techniques de ventilation. La ventilation est par ailleurs utilisée dans les processus de désenfumage en cas d'incendie. Il s'agit donc souvent d'optimiser un système qui assure, en mode courant, une ventilation dite sanitaire et, en cas d'incendie, l'évacuation des fumées.

Sans entrer dans des considérations d'ingénierie, il existe également différentes techniques de traitement de l'air par la filtration des particules en suspension - filtration électrostatique, dépoussiéreurs à sec et biofiltration - ou le traitement de gaz par dénitrification.

De quels dispositifs de traitement de l'air les tunnels bruxellois sont-ils équipés ? Quelle technique est-elle utilisée pour le traitement de l'air dans les tunnels ? Quels sont les dispositifs de gestion de l'air extérieur prévus aux points de rejet pour limiter l'impact sur l'environnement ?

Comparativement aux autres grandes villes européennes, les taux de concentration de polluants mesurés dans nos tunnels sont-ils plus ou moins élevés ? Le cas échéant, qu'est-ce qui justifierait une plus forte concentration ?

Les taux de concentration de polluants dans nos tunnels sont-ils la preuve de la défaillance des dispositifs de traitement de l'air utilisés ? Quel est l'état de fonctionnement de ces derniers ? Les installations sont-elles contrôlées périodiquement ? Que ressort-il de votre évaluation de l'efficacité des techniques utilisées ?

Que prévoit le plan directeur des tunnels pour résoudre les problèmes de traitement de l'air ? Quelle technique de traitement est-elle privilégiée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Au préalable, je

Er bestaan verschillende technieken om de lucht te zuiveren: je kan de zwevende deeltjes uit de lucht halen via elektrostatische filters, droogfilterontstoffers of biofiltratie, of de uitlaatgassen denitrificeren.

Met welke luchtzuiveringsinstallaties zijn de Brusselse tunnels uitgerust? Hoe wordt de lucht aan de lozingspunten behandeld om de impact op het milieu te beperken?

Is de luchtvervuiling in onze tunnels groter of kleiner dan in de andere Europese grootsteden? Hoe komt dat?

Zijn de hoge concentraties in de tunnels te wijten aan een slechte werking van de luchtzuiveringssystemen? Worden die installaties regelmatig gecontroleerd? Is de gebruikte techniek voldoende efficiënt?

Welke maatregelen staan er in het richtplan voor de tunnels om het probleem van de luchtvervuiling aan te pakken? Welke behandelingstechniek draagt de voorkeur weg?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

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

rappelle que la pollution provient des véhicules et pas du tunnel. La qualité de l'air sera meilleure avec des véhicules plus propres, plus lents et, surtout, moins nombreux. Il n'existe, pour l'instant, aucun système de filtrage dans les tunnels. Il faut donc y renouveler l'air. Il n'empêche que l'air pollué des tunnels se disperse ensuite partout dans la ville.

La ventilation sanitaire des tunnels bruxellois repose sur une dilution des polluants émis par les véhicules au moyen du système de ventilation. L'apport d'air extérieur se fait soit par des injecteurs, soit par les portails d'entrée. Les polluants sont, eux, rejetés par les extracteurs installés le long du tunnel ou par les portails de sortie du tunnel.

Les tunnels bruxellois ne sont pas dotés de systèmes spécifiques de traitement de l'air. De tels systèmes ne sont pas efficaces et ils ont été abandonnés dans de nombreux cas, comme l'a confirmé encore récemment un spécialiste rencontré dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II.

La qualité de l'air dans les tunnels est donc gérée par ventilation mécanique longitudinale, avec ou sans extraction massive, et par dispersion aux têtes. La dilution des polluants est assurée par la mise en route de la ventilation sur la base d'algorithmes de régulation à partir de seuils définis à l'avance ou par des consignes de ventilation en cas de file dans les tunnels.

Rappelons que c'est le déplacement des véhicules qui disperse la pollution.

En France, le seuil maximal de pollution au dioxyde d'azote (NO₂) est de 0,4 partie par million (ppm) en moyenne sur le tube pendant quinze minutes. Dans les grandes villes françaises comme Lyon ou Paris, la pollution de fond de l'air extérieur dépasse quotidiennement, notamment pendant les heures de pointe, le seuil maximal admissible en tunnel. De ce fait, l'activation de la ventilation n'est pas efficace et ne permet pas de diminuer la concentration en dioxyde d'azote sous ce seuil.

Malgré leur état de vétusté dans certains tunnels, nos équipements de ventilation sont bien

luchtvervuiling is afkomstig van voertuigen, niet van de tunnel. Met schonere, minder snelle voertuigen zou de luchtkwaliteit verbeteren, net als wanneer er minder voertuigen zouden zijn. Op dit ogenblik hebben de tunnels geen filtersysteem, de lucht moet er worden ververst. Dat betekent dat de vervuilde lucht in de stad terechtkomt.

Via ventilatie wordt de vervuilde lucht in de tunnels verdund. Er komt frisse lucht binnen via injectoren en via de ingangen. De vervuilde lucht wordt via afzuiginstallaties of via de uitgangen uit de tunnels verwijderd.

De Brusselse tunnels hebben geen luchtbehandelingssystemen. Die systemen zijn immers niet doeltreffend gebleken.

Hoewel sommige tunnels verouderd zijn, werkt de ventilatie er wel. In het meerjareninvesteringsplan is regelmatig onderhoud van alle elektrische installaties opgenomen. Bij een grondige renovatie van een tunnel worden alle ventilatiesystemen nagekeken en gerenoveerd. De installaties worden bovendien driemaandelijks gecontroleerd en Mobiris zorgt voor een dagelijkse follow-up.

Ventilatie en verdunning van de vervuiling in de tunnels blijft de doeltreffendste manier om de luchtkwaliteit in een tunnel te verbeteren. Verspreidingstechnieken worden het meest gebruikt. Wereldwijd wordt vervuilde lucht uit tunnels meestal via de tunnelhoofden afgevoerd.

Dat principe wordt ook toegepast in het renovatieprogramma voor de Brusselse tunnels. Tijdens de studiefase berekenen we de impact van de vervuiling en bekijken we hoe we de veiligheid in de tunnel en de ventilatie indien nodig kunnen verbeteren.

Door de ventilatie te sturen naargelang van de stikstofdioxideconcentraties, wordt het mogelijk om de vervuilende stoffen te verdunnen, zodat de drempelwaarde van 400 µg/m³ gedurende één blootstellingsuur niet wordt overschreden.

Bij de renovatie van de ventilatie in de Brusselse tunnels zal de ventilatie worden gestuurd op basis van metingen van koolstofmonoxide, stikstofdioxide en de dichtheid van de vervuilende stoffen.

évidemment opérationnels. Le plan pluriannuel d'investissement prévoit un entretien régulier de toutes les installations électriques. Lors de rénovations en profondeur, tous les systèmes de ventilation sont revus et rénovés. C'est le cas actuellement dans le tunnel de la Porte de Hal. Des marchés ont été attribués en 2018 pour ce faire. Les installations sont contrôlées tous les trois mois, mais un suivi quotidien est assuré par Mobiris, qui active la ventilation.

La gestion de la qualité de l'air en tunnel par ventilation et dilution des polluants reste le moyen le plus efficace et le plus robuste, par comparaison à d'autres mesures de traitement de l'air en tunnel. La gestion des émissions de polluants dans les tunnels par des techniques de dispersion est de loin la plus répandue. La grande majorité des tunnels construits dans le monde rejettent les émissions par les têtes.

C'est ce principe qui est appliqué dans le programme de rénovation des tunnels de notre Région. Des outils mathématiques sont utilisés durant la phase d'étude, afin de quantifier l'impact de la pollution et d'améliorer la sécurité du tunnel et du système de ventilation, si nécessaire. Ces questions sont abordées dans le cadre des permis d'environnement.

Un pilotage de la ventilation sanitaire en fonction de la concentration en dioxyde d'azote permettrait d'assurer une dilution des polluants afin de ne pas dépasser la valeur seuil de $400\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour une durée d'exposition d'une heure.

La rénovation de la ventilation des tunnels bruxellois, par exemple le tunnel de la Porte de Hal et le tunnel Léopold II, prévoit la mise en place d'un pilotage de la ventilation sanitaire par les mesures de monoxyde de carbone (CO), de dioxyde d'azote et d'opacité.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quel est le polluant qui est véritablement mesuré, par exemple dans le tunnel Léopold II ?

M. Pascal Smet, ministre.- Après la rénovation, nous mesurerons le monoxyde d'azote (NO) et le

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Welke vervuilende stof wordt er echt gemeten, bijvoorbeeld in de Leopold II-tunnel?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- Na de renovatie zullen we er koolstofmonoxide en

dioxyde de carbone (CO₂).

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Qu'en est-il des particules fines et ultrafines ?

M. Pascal Smet, ministre.- Après la rénovation, tous les tunnels devront répondre aux critères environnementaux en vigueur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Lesquels ? Où puis-je les trouver ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous transmettrai la liste.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous parlez de dilution et de dispersion. Vous nous avez expliqué que la bouche qui se trouve dans le parc Élisabeth allait être fermée pour ne plus polluer les familles et les enfants qui le fréquentent. Mais cela signifie, en fin de compte, que la pollution sera concentrée aux entrées et sorties des tunnels. Or, certaines d'entre elles, par exemple sur le boulevard Léopold II, se trouvent à proximité d'écoles. C'est un peu inquiétant, en particulier quand on sait à quel point les taux sont dépassés, notamment dans ce même tunnel. Vu la densité du trafic, la pollution y est très élevée.

Les mesures effectuées par Bruxelles Mobilité sont-elles communiquées à Bruxelles Environnement ? Il semblerait assez logique que cette administration, dont les appareils de mesure sont installés un peu partout dans la Région, s'occupe aussi des polluants, y compris des tunnels. Les données sont-elles partagées de manière à pouvoir dresser le bilan de la qualité de l'air à Bruxelles, ou sont-elles exclusivement gérées par Bruxelles Mobilité ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne la première question, je propose, Mme d'Ursel, que vous assistiez à l'une des deux réunions que nous allons organiser pour les riverains. Les experts y répondront. Vous m'interrogez à juste titre, mais j'ai le sentiment qu'il conviendrait aussi de poser des questions au sujet de la rue Belliard.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai oublié

stikstofdióxide meten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *En fijnstof en ultrafijnstof?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Na de renovatie moeten alle tunnels aan de geldende milieucriteria voldoen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Welke criteria? Waar vind ik die?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik bezorg u de lijst.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het over verdunning en verspreiding. Eerder zei u dat de tunnelmond in het Elisabethpark wordt gesloten. Dat betekent echter dat de vervuiling zich vooral aan de in- en uitgangen van de tunnels zal voordoen, terwijl sommige daarvan in de buurt van scholen liggen. Dat is verontrustend, zeker omdat de vervuiling in de Leopold II-tunnel zeer hoog is.*

Deelt Brussel Mobiliteit haar meetresultaten mee aan Leefmilieu Brussel? Het zou logisch zijn als Leefmilieu Brussel zich ook over de luchtvervuiling in de tunnels buigt.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik stel voor dat u een van de twee vergaderingen met de omwonenden bijwoont. Deskundigen zullen daar de antwoorden op uw vragen geven. Ik vind trouwens dat vragen over de Belliardstraat hier ook op hun plaats zijn.*

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

de vous parler de la rue Belliard !

M. Pascal Smet, ministre.- Il en va de même pour les autres axes. Je vous invite aussi à convaincre votre parti de la nécessité de réduire le nombre de voitures en ville. C'est là que se situe l'origine du problème.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous travaillons tous dans le même sens. Des instruments de mesure de qualité prouvent que ces gaz sont nocifs pour la santé et nous avons véritablement la possibilité de prendre des décisions qui vont protéger la santé des Bruxellois, en particulier celle des enfants dont les écoles se trouvent à proximité des tunnels. Il me semble donc que le ministre de la Mobilité doit prendre des décisions éclairées.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous citerai à l'avenir, Mme d'Ursel. Ce n'est pas moi qu'il convient de convaincre. De nombreux membres de votre parti ne sont toujours pas convaincus, comme M. Reynders.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je pense également aux données de Bruxelles Environnement.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais vérifier cela. J'irai même plus loin : à l'avenir, les données que nous collecterons de façon systématique dans les tunnels seront des données ouvertes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est bien. Je vous recommande un partage des données avec Bruxelles Environnement.

M. Pascal Smet, ministre.- Évidemment, puisque Bruxelles Environnement est responsable de la qualité de l'air. Par conséquent, cette administration peut disposer de ces données. C'est logique.

Nous avons connu le même processus avec la sortie du tunnel dans le parc. Bruxelles Environnement a procédé à des vérifications et a constaté qu'il n'y avait pas de problèmes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Certes.

Frans).- *Ik vergat u vragen te stellen over de Belliardstraat!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Hetzelfde geldt voor de andere grote invalswegen. U moet de MR ervan overtuigen dat het aantal voertuigen in de stad moet dalen. Zij vormen immers de bron van het probleem.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *We denken in dezelfde richting. Uit metingen blijkt dat die uitstoot schadelijk is voor de gezondheid. U kunt beslissingen nemen om de gezondheid van de Brusselaars, en in het bijzonder die van de kinderen die dicht bij de tunnels op school zitten, te beschermen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Mij moet u niet overtuigen, mevrouw d'Ursel, wel een aantal leden van uw eigen partij.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *En de gegevens van Leefmilieu Brussel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik zal het nagaan. Meer nog: in de toekomst worden al die gegevens openbaar.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit moet zijn gegevens met Leefmilieu Brussel delen.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uiteraard. Leefmilieu Brussel staat in voor de luchtkwaliteit, dus moet ze ook over die gegevens kunnen beschikken.*

Bij de tunnelmond in het park voerde Leefmilieu Brussel controles uit. Daarbij stelde het vast dat er geen probleem was.

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

Donc, vous nous rassurez : il y aura bien partage de données avec Bruxelles Environnement. Par contre, des appareils de mesure sont-ils prévus pour le tunnel Belliard ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne parle pas du tunnel Belliard, mais de la rue Belliard.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Moi, je parle des tunnels et ma question porte sur cet aspect.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, mais il y a d'autres aspects qui méritent d'être pris en considération.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Y a-t-il des appareils de mesure dans le tunnel Belliard ? En effet, celui-ci a une longueur de plus de 300 mètres.

M. Pascal Smet, ministre.- Toutes les rénovations de tunnels prévoient des mesures de la qualité de l'air. Chaque tunnel sera complètement rénové et équipé : nous avons attribué à cet effet un marché spécifique en 2018. Le premier sera celui de la Porte de Hal. Il sera suivi du tunnel Léopold II et du tunnel Belliard. Toutes les données collectées seront libres d'accès.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- M'invitez-vous dès lors à la prochaine réunion d'explication ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais le faire, mais je pense que votre collaborateur est déjà au courant.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'état de vétusté de certains bus

Frans).- *Komen er ook meettoestellen in de Belliardtunnel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik had het over de Belliardstraat.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Mijn vraag gaat over de tunnels.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ook andere aspecten verdienen aandacht.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Zijn er meettoestellen in de meer dan driehonderd meter lange Belliardtunnel?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Bij elke tunnelrenovatie worden er maatregelen voor de luchtkwaliteit genomen. Elke tunnel wordt volledig gerenoveerd en uitgerust. Daar heb ik een aanbesteding voor uitgeschreven. Alle ingezamelde gegevens worden vrij toegankelijk.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Nodigt u mij uit voor de volgende vergadering?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, maar ik denk dat uw medewerker al op de hoogte is.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verouderde staat van

articulés".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il est bien connu que les lignes 71 et 95 connaissent un important taux de fréquentation. Elles occupent les deux premières places en nombre de personnes transportées. Pourtant, elles ne sont pas desservies par des bus de génération récente, à quelques exceptions près pour le 95. Il est assez triste de ne pas avoir en permanence des bus articulés sur la ligne du 95 alors que d'autres lignes moins fréquentées bénéficient de bus articulés de la dernière livrée.

Les bus 9019 à 9052 sont en piètre état et l'on multiplie les remèdes de fortune pour les faire rouler. Plusieurs indicateurs de parcours, par exemple, sont défectueux depuis plus d'un an et leurs messages s'apparentent à une sorte de puzzle inachevé. Ici, c'est le poste de conduite d'un bus qui est réparé à l'aide de bandes adhésives, ce qui n'est pas de nature à nous rassurer quant à la fiabilité de l'ensemble des dispositifs de conduite. Là, ce sont des emplâtres bien visibles qui recouvrent certaines parties du sol pour masquer un revêtement en piteux état.

Il n'est pas question de faire ici le relevé complet des anomalies observées sur les véhicules de la STIB, mais d'attirer l'attention sur le fait que les entretiens semblent exécutés sommairement, voire pas du tout. Cela pose la question des contrôles réalisés sur les organes principaux de la motorisation et sur la capacité des véhicules à rouler en toute sécurité alors qu'ils ont pris de l'âge et parcouru de nombreux kilomètres sur le réseau.

Comment expliquer que des bus d'un certain âge présentent des signes de dégradation non correctement traitée et masquée par des remèdes peu rassurants ? Cela fait redouter un manque d'entretien des organes principaux de motorisation. Existe-t-il une procédure précise pour les contrôles périodiques à effectuer sur la flotte de véhicules ? Si tel est le cas, pourquoi une telle procédure ne s'applique-t-elle pas aux organes devenus défectueux à l'intérieur des véhicules ?

sommige gelede bussen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De buslijnen 71 en 95 zijn de twee drukste van het Brussels Gewest. Toch rijden er op die lijnen geen recente bussen, op enkele uitzonderingen voor lijn 95 na. Jammer genoeg rijden er op die laatste lijn ook niet altijd gelede bussen. De recentste gelede bussen worden veelal op minder drukke lijnen ingezet.*

De bussen met nummers 9019 tot 9052 zijn in lamentele staat. Ze moeten voortdurend worden opgelapt om ze aan het rijden te houden.

De bussen worden schijnbaar oppervlakkig of zelfs helemaal niet onderhouden. Dat roept vragen op over de controle van belangrijke onderdelen en de veiligheid van de voertuigen.

Hoe verklaart u dat oude bussen ernstige gebreken vertonen die met lapmiddelen worden aangepakt? Bestaat er een procedure voor periodieke controles van de bussen? Zo ja, waarom worden de versleten onderdelen van de bussen dan niet gecontroleerd?

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les lignes 71 et 95 sont en effet les lignes les plus fréquentées de la STIB, avec respectivement 7,8 et 8 millions de personnes transportées en 2017.

Les bus assignés à la ligne 71 sont des véhicules de type Mercedes Citaro D2, tandis que ceux assignés à la ligne 95 sont, pour 30%, des Mercedes Citaro D2 et, pour 70%, des Mercedes Citaro D3. Ces derniers sont les véhicules les plus récents de la flotte de bus de la STIB. Ils sont âgés de trois ans. Les 51 véhicules Mercedes Citaro D2 sont âgés de neuf à dix ans et viennent donc de dépasser la moitié de leur durée de vie.

La STIB est consciente que l'espace réservé aux voyageurs doit être rafraîchi. Cette opération est programmée et démarrera début mai 2019. L'intérieur des bus sera alors complètement remis à neuf. L'ambiance intérieure sera celle des véhicules les plus récents avec, notamment, un plancher imitant le parquet et des sièges en cuir. La carrosserie extérieure sera remise à neuf et les véhicules seront entièrement repeints. Cette opération inclut également les 189 véhicules de type Van Hool A330 D2, eux aussi âgés de huit à neuf ans.

En ce qui concerne l'entretien des éléments mécaniques et électriques des véhicules, la STIB se conforme strictement au plan d'entretien des constructeurs et les renforce là où l'expérience en a montré la nécessité. La STIB rappelle que tous ses bus circulant sur des lignes commerciales satisfont au contrôle technique et qu'ils y sont soumis tous les six mois.

Pour ce qui est des éléments intérieurs constitutifs de l'espace réservé aux voyageurs, l'entretien et la réparation sont organisés de manière corrective, en fonction des dégradations constatées et rapportées par les chauffeurs en fin de service ou lors du contrôle systématique réalisé à l'occasion de l'entretien effectué tous les 7.500km, soit environ

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De lijnen 71 en 95 zijn met respectievelijk 7,8 en 8 miljoen reizigers in 2017 de drukste MIVB-lijnen.*

Op lijn 71 rijden bussen van het type Mercedes Citaro D2. Op lijn 95 is 30% van de bussen ook van dat type, de overige 70% is van het type Mercedes Citaro D3. Die laatste behoren tot de recentste bussen van de MIVB. Ze zijn drie jaar oud. De 51 bussen van het type Mercedes Citaro D2 zijn ongeveer tien jaar oud en zitten dus over de helft van hun levensduur.

De MIVB zal vanaf begin mei 2019 de ruimte voor de reizigers aanpassen. Het interieur van de bussen wordt dan vernieuwd. Ook de 189 bussen van het type Van Hool A330 D2, die ongeveer negen jaar oud zijn, worden vernieuwd.

Voor het onderhoud van de mechanische en elektrische onderdelen volgt de MIVB het onderhoudsplan van de busbouwers. Indien nodig doet ze nog meer. Alle bussen die de MIVB in gebruik heeft, zijn goedgekeurd bij de zesmaandelijks technische controle.

Binnenin de bus worden herstellingen uitgevoerd als bestuurders beschadigingen melden of als die worden vastgesteld bij het onderhoud dat om de 7.500 km of om de twee maanden wordt uitgevoerd.

tous les deux mois.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je suis préoccupé par ce que j'ai eu l'occasion de voir mais, à vous entendre, tout va bien.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous communique les informations que m'a transmises la STIB. Je ne peux pas présumer leur véracité. Quoi qu'il en soit, nous entamons le programme de rénovation de tous les bus et il me semble que c'est une très bonne nouvelle que je vous annonce en primeur.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce programme débutera donc en mai 2019.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas dire que c'est grâce à votre intervention.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je n'ai pas dit cela et c'est d'ailleurs malheureux, car le 25 mai, sur cette ligne et à 10h30 précises, le chauffeur a contacté le dispatching qui l'a informé du fait que le bus n'était pas en état d'être conduit...

M. Pascal Smet, ministre.- En réalité, le programme a débuté en mai 2018 !

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Heureusement, car je tenais à vous informer que nous risquions de gros problèmes en tardant à agir.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB est proactive.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Certains bus semblent davantage endommagés que celui dont vous parliez. Je suis heureux d'entendre que la STIB prendra ses responsabilités.

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis content de vous savoir heureux.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'espère en tout cas que les nombreuses défauts que j'ai pu observer avec d'autres usagers seront réparés,

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb verontrustende dingen gezien, maar volgens u is er geen vuiltje aan de lucht.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik geef u de informatie van de MIVB. Of die klopt, weet ik niet. In elk geval worden alle bussen gerenoveerd.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Dat renovatieprogramma start in mei 2019.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ja, maar dat is niet aan u te danken.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Dat heb ik ook niet beweed. Op 25 mei contacteerde een bestuurder de oproepcentrale, die hem liet weten dat zijn bus niet geschikt was om mee te rijden.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het programma is al in mei 2018 gestart.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Gelukkig maar, want anders stonden ons grote problemen te wachten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB treedt proactief op.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *In sommige bussen is de schade blijkbaar groot. Gelukkig neemt de MIVB haar verantwoordelijkheid.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u tevreden bent.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik hoop in elk geval dat de vele gebreken worden weggewerkt, want ze geven de reizigers*

car elles ne donnent pas aux passagers un sentiment de sécurité et de bonne gestion. Ils sont parfois stupéfaits de constater les bricolages qui permettent encore à certains véhicules de se mouvoir sur des lignes aussi essentielles du réseau de bus bruxellois.

- *L'incident est clos.*

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 projet de nouveau système de détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- L'accès aux portillons de contrôle dans les stations de métro et de prémétro de la STIB donne lieu à de nombreuses fraudes. Un article paru aujourd'hui faisait d'ailleurs état d'une évaluation du nombre de passagers voyageant sans titre de transport.

Parmi ces fraudes, la technique de "l'accolement" est apparemment la plus répandue. Elle consiste, pour le fraudeur, à se coller derrière un usager titulaire d'un titre de transport pour passer le portillon et accéder aux transports sans payer. Les portillons étant équipés d'un système de comptage des personnes qui le traversent, il est possible d'obtenir une estimation de l'intensité de cette pratique en mettant ce chiffre en rapport avec le nombre de validations effectuées.

J'aurais souhaité obtenir des informations sur ces

een onveilig gevoel.

- *Het incident is gesloten.*

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 plan voor een nieuw fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Er wordt veel fraude gepleegd met de toegangspoortjes naar de metro- en premetrostations. Een van de meest gebruikte technieken is die waarbij de fraudeur onmiddellijk achter een reiziger met een vervoerbewijs loopt, om zonder te betalen door het poortje te raken. Aangezien de poortjes zijn uitgerust met een systeem om het aantal personen dat erdoor loopt te tellen, is het mogelijk om de omvang van die praktijk te schatten en dat cijfer te vergelijken met het aantal gevalideerde vervoerbewijzen.*

Hoeveel fraudeurs telt men binnen de groep metroreizigers ?

De MIVB bestudeert of ze intelligente camera's kan inzetten om fraude tegen te gaan. Met dergelijke camera's kan ze beelden van de zwartrijders in

chiffres. Je vous avais déjà interrogé récemment sur le taux apparent de fraude sur l'ensemble du réseau. Plus spécifiquement, quelle est la proportion de fraudeurs aux portillons par rapport à l'ensemble des usagers du métro ?

Pour lutter contre le phénomène de fraude aux portillons, une étude sur la possibilité de rendre intelligentes les caméras de surveillance axées sur les portillons est à l'étude à la STIB. Cela permettrait, grâce au système de détection du franchissement des portillons par plusieurs personnes à la fois, d'enregistrer spécifiquement les images des resquilleurs. Celles-ci seraient ensuite transmises en temps réel aux agents présents à proximité pour leur permettre d'interpeller les personnes concernées.

Ce nouveau système, s'il devait voir le jour, pose plusieurs questions. Tout d'abord, les syndicats se montrent dubitatifs quant à son efficacité. Avez-vous prévu une étude pour déterminer le nombre de fraudeurs qu'il serait possible de détecter grâce à cette nouvelle méthode ? Pensez-vous que celle-ci réduirait sensiblement la fraude sur l'ensemble du réseau ?

Les syndicats s'inquiètent également des menaces que la transmission du portrait des suspects aux agents ferait planer sur le respect de la vie privée. Cette méthode est-elle conforme à la préservation des droits individuels, tels que les droits à l'image et au respect de la vie privée ?

Sur le plan budgétaire, quel serait le coût global de ce système ? Les agents de contrôle disposent-ils déjà du matériel numérique suffisant pour recevoir les images en temps réel, ou faudra-t-il prévoir un nouvel équipement ?

Quelles améliorations logicielles seront-elles nécessaires pour la détection des passages aux portillons et pour la transmission des images ? Quelle analyse coût-bénéfice de cette technique pouvez-vous envisager ?

Un système identique a été commercialisé par une firme catalane et est opérationnel dans différentes stations de métro de Barcelone. Quels en sont les résultats ? Des contacts ont-ils été pris avec cette firme et les autorités barcelonaises compétentes en

realtime doorsturen naar medewerkers die zich in de buurt bevinden en de betrokkenen kunnen aanspreken.

Een systeem met intelligente camera's roept echter vragen op. Om te beginnen twijfelen de vakbonden aan de doeltreffendheid van het systeem. Komt er een studie om te bepalen hoeveel fraudeurs op die manier kunnen worden opgespoord? Zouden slimme camera's de fraude op het netwerk aanzienlijk kunnen beperken?

Daarnaast maken de vakbonden zich zorgen over inbreuken op de privacy als er portretten naar medewerkers worden doorgestuurd. Wordt de privacywetgeving nageleefd?

Hoeveel zou het systeem kosten? Hebben de controleurs de juiste middelen om de beelden in real time te ontvangen, of hebben zij nieuw materiaal nodig?

Welke aanpassingen aan de software zijn er nodig om fraudeurs op beeld vast te leggen en die beelden door te sturen? Hoe ligt de kosten-batenverhouding?

In Barcelona is een vergelijkbaar systeem in voege. Welke resultaten levert het daar op? Hebt u contact opgenomen met het bedrijf dat het systeem produceert en met de bevoegde overheid in Barcelona?

Een groot deel van de toegangspoortjes werkt momenteel niet. Zijn ze stuk? Zijn ze tijdelijk buiten werking door werken in het betrokken station? In hoeveel stations werken de poortjes niet? Overweegt u maatregelen om daar wat aan te doen?

U zei eerder dat er tegen het einde van het jaar exitpoortjes zouden komen. Wanneer zullen die operationeel zijn?

De voorlopige voorzieningen in stations waar werken doorgaan, zijn over het algemeen ontoereikend. De bewegwijzering is onvoldoende of ontbreekt, de werf ligt er rommelig bij, er hangt een weerzinwekkende geur, de aanwezigheid van drugsverslaafden en een gevoel van onveiligheid zijn er dagelijkse kost.

vue de l'implantation d'un tel système à Bruxelles ?

Pour ce qui est de la situation actuelle, nous devons malheureusement constater qu'un nombre significatif de portillons d'accès ne sont pas fonctionnels. S'agit-il de pannes ? D'interruptions temporaires causées par les travaux en cours dans les stations concernées ? Aux stations De Brouckère et Bourse, pour ne citer que celles-là, il est possible, depuis plusieurs mois, d'accéder aux quais sans passer par les portillons, soit que ceux-ci soient ouverts, soit qu'il y ait d'autres accès n'en disposant pas.

Pareille situation semble à tout le moins anormale. La circonstance de travaux en cours dans ces stations ne peut justifier un tel dysfonctionnement dans le contrôle d'accès aux quais. Pouvez-vous nous indiquer avec précision le nombre de stations qui comprennent une ou plusieurs voies d'accès ne disposant pas d'un portillon en état de marche ?

Avez-vous envisagé des mesures pour mettre fin à cette situation ?

Vous avez déclaré que l'installation de portillons aux sorties des stations était prévue pour cette année. Qu'en est-il ? Dans quels délais seront-ils opérationnels ?

De manière plus générale, ces stations en travaux ne présentent pas d'aménagements provisoires satisfaisants. La signalisation y est insuffisante, voire absente, les outils et matériaux de chantier non utilisés y sont dispersés, et la saleté, les odeurs nauséabondes, la présence de toxicomanes et le sentiment d'insécurité sont leur lot quotidien.

Les stations De Brouckère et Bourse desservent le centre-ville et accueillent dès lors un nombre important de touristes. C'est actuellement une bien triste image de notre capitale que nous continuons à leur offrir, en même temps que des infrastructures extrêmement désagréables et incommodantes pour leurs déplacements. Avez-vous pris des dispositions pour mettre un terme à cette situation déplorable ou jugez-vous admissible qu'elle perdure jusqu'à l'achèvement des travaux ?

Enfin, en ce qui concerne les transports en surface, je me permets de souligner l'aberration complète que constitue le manque de contrôle d'accès aux

De stations De Brouckère en Beurs worden druk gebruikt door toeristen. Onze hoofdstad biedt er echter een bijzonder trieste aanblik. Hebt u maatregelen genomen om daar wat aan te doen of vindt u dat de toestand tot het einde van de werken ongewijzigd mag blijven?

Op de buslijnen is er dan weer helemaal geen toegangscontrole. De chauffeurs controleren veelal niet of reizigers inchecken als ze instappen. Wat voor nut heeft het om een onderscheid te maken tussen in- en uitstapdeuren als er niet ernstig wordt gecontroleerd?

Hebt u recent nog wat ondernomen om de chauffeurs grondiger te laten controleren? In andere Europese steden kom je de bus gewoon niet in voor je je ticket hebt getoond of hebt ingecheckt.

bus. Dans la très grande majorité des cas, les chauffeurs ne vérifient pas que les usagers valident leur titre de transport en entrant. À quoi bon distinguer les portes d'entrée et de sortie des bus si l'on ne se donne pas les moyens de contrôler effectivement que les usagers sont en règle ?

Vous êtes-vous récemment emparé de cette problématique du contrôle devant être effectué par les chauffeurs ? Dans d'autres villes européennes, on ne rentre tout simplement pas dans le bus avant d'avoir présenté son ticket ou validé sa carte dans le lecteur. Vous ne pouvez pas prétendre que ces contrôles sont bien effectués à Bruxelles. La majorité des usagers de la STIB savent que ce n'est pas le cas. Vous êtes-vous donné les moyens de vous assurer qu'à l'avenir, les chauffeurs procèdent effectivement au contrôle des passagers à l'entrée ?

Discussion

Mme la présidente.- J'ai fait une petite recherche sur le comportement qui consiste à se coller à la personne devant soi pour passer un portique. M. le ministre, aux États-Unis, on appelle cela le "tailgating". Je trouve intéressant d'en savoir un peu plus sur ce phénomène.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La différence entre le nombre de passages dans les portillons et le nombre de validations aux mêmes portillons était de 9,2% en 2017. En 2017, le taux de fraude apparent, tous modes confondus pour l'ensemble du réseau, était de 5,6% et le taux de fraude apparent pour le métro était de 4,5%.

L'installation d'un système détectant les fraudeurs aux portillons permettra de mieux orienter les contrôles et réduira le sentiment d'impunité et, partant, ce type de fraude. La STIB a reçu le 9 mai 2017 un avis favorable de la Commission de la protection de la vie privée (CPVP) pour la mise en place de ce système aux portillons.

Comme indiqué dans la réponse à la question écrite 1.057 de Mme Van Achter, le coût pour adapter le système actuel de caméras et de portillons afin de

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Ik heb een klein onderzoek gedaan naar het gedrag dat in de Verenigde Staten tailgating wordt genoemd en inhoudt dat je je zo dicht tegen iemand aandrukt, dat je met hem door het toegangspoortje raakt. Het zou interessant zijn om daar wat meer over te vernemen.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het verschil tussen het aantal mensen dat door een poortje gaat en het aantal check-ins bedroeg 9,2% in 2017. Het aantal zwartrijders op het hele net bedroeg 5,6% en in de metro 4,5%.*

De installatie van een systeem dat zwartrijders detecteert, maakt gerichtere controles mogelijk en vermindert het gevoel van straffeloosheid en daardoor ook het zwartrijden. Het systeem kreeg op 9 mei 2017 een gunstig advies van de Privacycommissie.

De kostprijs voor de aanpassing van het huidige camerasysteem om zwartrijders op te sporen, bedraagt ongeveer 50.000 euro. Dat bedrag gaat naar de ontwikkeling van software om foto's te versturen. Omdat de camera's er al hangen, de poortjes al detectoren hebben en de agenten foto's

détecter les fraudeurs qui se collent et d'envoyer leur photo aux agents s'élève à environ 50.000 euros. Ce montant couvre les frais de développement du logiciel permettant l'envoi des photos. Les caméras sont déjà présentes dans les stations, les portillons sont déjà munis d'un détecteur de passages multiples pour une seule validation et les agents sont déjà équipés de tablettes sur lesquelles ils pourront recevoir ces photos.

Depuis mai 2014, la société de transports publics catalans FGC dispose d'un système similaire, développé par la société Awaait Artificial Intelligence. Les résultats de l'expérience menée à Barcelone ont été présentés à la STIB en 2015. Dans la station pilote espagnole, le dispositif a permis de réduire la fraude par accolement d'environ 70%.

Les caméras étant déjà présentes dans les stations de la STIB et les portillons étant déjà munis d'un détecteur de passages multiples pour une seule validation, la STIB a décidé de développer une solution propre en interne plutôt que de faire appel aux services de la société Awaait Artificial Intelligence.

En ce qui concerne les portillons Sesame, le taux de disponibilité des portillons de contrôle n'est jamais descendu sous la barre des 99,5% depuis début 2017. Les pannes sont signalées automatiquement au service de dépannage, qui intervient dans l'heure. Le temps d'intervention moyen des équipes internes et des équipes de la société externe chargée des dépannages et réparations est de 25 minutes. Le dispositif de contrôle à la sortie (check-out) sera installé dans l'ensemble des stations d'ici à la fin 2018.

Les travaux en cours dans les stations Bourse et De Brouckère dégagent naturellement de la poussière et sont une source d'inconfort pour les voyageurs. Le retrait du revêtement de sol en caoutchouc qui se trouvait à la station Bourse a permis de supprimer les odeurs d'urine. Plusieurs plages de nettoyage sont en place depuis le début du chantier afin de maintenir les stations dans un état de propreté correct pour les voyageurs. Cette planification est revue régulièrement afin de pallier au mieux les nuisances qui peuvent y survenir.

op hun tablets kunnen ontvangen, heeft de MIVB ervoor gekozen de software zelf te ontwikkelen.

Sinds mei 2014 gebruikt de Catalaanse openbaarvervoermaatschappij FGC een soortgelijk systeem. In het proefstation kon het 'poortjesglippen' met 70% worden teruggedrongen.

De Sesame-poortjes zijn sinds begin 2017 altijd voor ten minste 99,5% operationeel. Pannes worden automatisch gemeld, waarop de depannagedienst binnen het uur optreedt. De gemiddelde interventietijd bedraagt 25 minuten. Tegen het einde van 2018 krijgen alle stations exitpoortjes.

De werken in de stations Beurs en De Brouckère zorgen natuurlijk voor hinder. Door het verwijderen van de rubber vloerbekleding in station Beurs is de urinegeur verdwenen. De stations worden tijdens de werken geregeld schoongemaakt en de planning wordt regelmatig bijgestuurd om de hinder voor de reizigers te beperken. Ik kom vaak in dat premetrostation en heb niet de indruk dat zich daar grote problemen voordoen.

MIVB-agenten zijn van 6 tot 22 uur aanwezig in het premetrostation Beurs, maar het klopt dat de werken de ticketcontrole enigszins bemoeilijken.

In De Brouckère zijn de nooduitgangen verbeterd en de spoorwegpolitie komt er ook vaker langs.

De aannemer is verantwoordelijk voor de bewegwijzering tijdens de renovatiewerken in de stations Beurs en De Brouckère. Sinds 1 januari heeft de MIVB geen enkele klacht meer ontvangen over de bewegwijzering in beide stations.

De ticketcontrole bij het instappen op de bus is een van de taken van de buschauffeurs. Hun belangrijkste taak blijft echter het rijden zelf. Aan drukke haltes of haltes waar de bus niet lang kan blijven stilstaan, is het niet aangewezen dat de chauffeur de tickets controleert.

In een harmonicabus mag je via alle deuren instappen, wat het voor de buschauffeur onmogelijk maakt om tickets te controleren.

Je fréquente cette station de préméto. Vous parlez de façades où l'on pourrait placer des autocollants, mais je n'ai pas le sentiment que la situation y soit si problématique.

Sur la question de la sécurité, des agents de la STIB sont présents à la station Bourse entre 6h et 22h. Des patrouilles de la STIB y font également des passages réguliers et des missions de contrôle y sont réalisées. Il est toutefois exact que les travaux compliquent quelque peu les opérations de contrôle des titres de transport.

À la station De Brouckère, des améliorations structurelles ont été réalisées au niveau des sorties de secours. La police des chemins de fer a également été sensibilisée et la cadence de ses passages augmente.

La signalétique liée aux chantiers Bourse et De Brouckère est du ressort de l'entrepreneur, qui se coordonne avec la STIB pour les modifications liées au phasage des travaux. Les chantiers font l'objet d'un suivi de la qualité du parcours client. À noter que, depuis le 1er janvier, la STIB n'a reçu qu'une seule plainte concernant la signalétique et le parcours client pour les stations Bourse et De Brouckère.

Le contrôle de la validation des titres de transport à la montée des bus fait partie des tâches des chauffeurs de bus. Toutefois, leur mission première est la conduite. Le bon sens doit prévaloir et le contrôle des titres par le chauffeur n'est pas recommandé aux arrêts à forte affluence ou aux arrêts où les infrastructures ne permettent pas aux bus de demeurer longtemps sur place sans bloquer les autres véhicules de transport public ou le trafic automobile.

Par ailleurs, le contrôle de la validation des titres de transport par le chauffeur d'un bus articulé est impossible, car la montée à bord est autorisée par toutes les portes. La STIB encourage néanmoins les chauffeurs à demander aux clients de valider leur titre de transport lorsqu'ils peuvent le faire facilement dans la pratique.

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je m'interroge sur un point : tout le monde semble convenir que le système de détection des fraudeurs instauré à Barcelone fonctionne efficacement. Pourquoi ne pas l'utiliser et pourquoi développer un nouvel outil pour le réseau de la STIB ?

Cela me paraît d'autant plus curieux que ce modèle fonctionne de façon satisfaisante dans une ville comparable à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

concernant "le parking de dissuasion Bizet à Anderlecht".

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Malgré l'érection, en 2010, d'un nouvel immeuble d'appartements à côté, l'état du parking de transit qui jouxte la station de métro Bizet est toujours déplorable, et les riverains sont excédés.*

Ce parking est pourtant nécessaire. La station de métro Bizet ne compte que quinze emplacements de stationnement entre les arrêts de bus. On penserait donc que les riverains seraient empressés d'utiliser le parking de transit, mais l'accumulation de plusieurs problèmes le rend inutilisable.

D'abord, il est mal entretenu. Beaucoup de bouches d'égout sont pleines de terre, ce qui fait

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *Als iedereen het ermee eens is dat de detectie van zwartrijders in Barcelona efficiënt verloopt, waarom ontwikkelt de MIVB dan een ander systeem?*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- In 2010 werd er een nieuw appartementsblok opgetrokken naast de overstapparking die grenst aan het metrostation Bizet. In mei 2011 werd de toenmalige minister van Mobiliteit geïnterpelleerd over de verloederde toestand van deze overstapparking, omdat die heel wat hinder veroorzaakte door stank en allerlei ongedierte. Er zaten blijkbaar ratten.

In 2016 publiceerden de Brusselse media een aantal getuigenissen van buurtbewoners die de rampzalige toestand van de overstapparking beu waren. Ze hadden immers gehoopt dat door de bouw van nieuwe woningen het probleem aangepakt zou worden, temeer daar het om een

qu'il faut des semaines, voire des mois en hiver, pour que l'eau de pluie en soit évacuée.

Ensuite, ce parking est manifestement l'endroit rêvé pour les décharges sauvages. Et bien que le parking soit nettoyé toutes les deux semaines, la montagne de déchets réapparaît.

En outre, le parking est dangereux après les heures de bureau. Après le travail, des travailleurs étrangers le transforment en café à ciel ouvert, et le parsèment de canettes vides. Des fêtes particulièrement bruyantes s'y produisent même la nuit en été.

En matière de criminalité, le parking a une mauvaise réputation depuis plus de dix ans. Tous les jours, des vitres de voitures y sont cassées et des dealers vont et viennent. En 2015 et 2016, trente voitures ont été volées sur le parking et sur la place Bizet, dont la majorité sur le parking, vu le peu d'emplacements de stationnement sur la place.

Jusqu'à présent, rien n'a été entrepris pour lutter contre cette situation. Il y a juste eu la construction d'un parking couvert pour vélos, manifestement inutilisé, et, récemment, l'affichage de panneaux conseillant de ne laisser aucun objet de valeur dans les véhicules.

Cette situation catastrophique donne une mauvaise réputation au quartier situé aux abords de la station Bizet. Êtes-vous informé de cette situation ?

Comment et par qui ce parking est-il surveillé ? À quelle fréquence est-il contrôlé ?

Combien de procès-verbaux pour dépôt sauvage ou tapage ont-ils déjà été dressés sur le parking ?

Qu'entreprend la police pour endiguer la criminalité ?

Quelles mesures envisagez-vous de prendre par rapport au problème des détritiques ? Vous concerterez-vous avec Bruxelles-Propreté à ce propos ?

noodzakelijke parking gaat.

Aan het metrostation op het Bizetplein bevinden zich slechts vijftien parkeerplaatsen tussen de bushaltes. Dan zou je denken dat buurtbewoners gretig gebruikmaken van de overstapparking, maar in werkelijkheid raden veel handelaars in de buurt af om dat te doen na zonsondergang.

De opstapeling van meerdere problemen maakt de parking in feite onbruikbaar. De parking is op de eerste plaats slecht onderhouden. Zo zitten veel rioolputjes vol aarde waardoor ze geen regenwater meer kunnen slikken. Het resultaat is dat een stuk van de parking al snel een soort vijver wordt en dat het weken duurt alvorens het water volledig weggetrokken is. In de winter blijft het zelfs maandenlang staan.

Daarnaast is de parking blijkbaar de gedroomde locatie voor professionele sluikstorters. Je vindt er een hoop afval, gaande van lege bierblikjes, sterkedrankflessen en fastfoodbakjes, over vuilniszakken tot bouwafval. En hoewel de parking om de veertien dagen opgeruimd wordt, duikt de afvalberg na enkele dagen als bij wonder opnieuw op.

De parking is niet alleen verloederd, hij blijkt na de kantooruren ook nog eens onveilig te zijn. Buitenlandse arbeiders rijden na hun werk de parking op en toveren de plek om tot een openluchtcafé. Lege blikjes belanden overal behalve in de vuilnisbakken. 's Zomers worden er zelfs nachtelijke feestjes gehouden met loeiende geluidsinstallaties. Joyriders organiseren er soms rodeo's.

Bovendien heeft de parking al meer dan tien jaar een kwalijke reputatie op het vlak van criminaliteit. Elke dag worden er autoruiten ingeslagen en dealers rijden af en aan. In 2015 en 2016 werden er dertig auto's gestolen op de parking en het Bizetplein. Aangezien er op het plein zelf maar vijftien parkeerplaatsen zijn, zal het gros van de wagens wel op de overstapparking gestolen zijn.

Tot nu toe werd er niets tegen deze situatie ondernomen. Er werden wel vijf parkeerplaatsen opgeofferd voor de bouw van een overdekte, maar blijkbaar niet gebruikte fietsenstalling. Op enkele fiets- en bromfietswrakken na staat die immers

steeds leeg. En onlangs kwamen er waarschuwingsborden met de mededeling om niets waardevols in de voertuigen achter te laten.

Deze catastrofale situatie bezorgt de hele wijk rond het metrostation Bizet een kwalijke reputatie. Bent u op de hoogte van de situatie?

Hoe en door wie wordt de parking bewaakt? Hoe vaak wordt er gecontroleerd?

Hoeveel pv's voor bijvoorbeeld sluikstorten of lawaaioverlast werden er op de parking al opgesteld?

Welke acties onderneemt de politie om de criminaliteit in te dijken?

Welke maatregelen plant u om het afvalprobleem aan te pakken? Zult u hierover overleggen met Net Brussel?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le gouvernement précédent avait décidé de ne plus utiliser le parking Bizet comme parking de transit et d'en transférer la gestion de Bruxelles Mobilité à la Régie foncière de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est elle qui devrait s'occuper de la gestion et de la sécurisation du site. L'objectif était d'utiliser le terrain du parking pour du logement, des commerces et/ou d'autres équipements. La Régie foncière ne fait pas partie de mes attributions, mais de celles du ministre-président.*

En 2015, la Régie foncière a réalisé une étude d'opportunité. En attendant d'avoir un projet de développement en concertation avec la commune d'Anderlecht, la Régie foncière a demandé un permis d'urbanisme et un permis d'environnement pour le parking, dans le but de régulariser la situation actuelle.

À la suite de la construction d'un nouveau parking de transit sur le site du Ceria, parking.brussels a proposé d'utiliser temporairement le site de Bizet comme parking de transit pendant la durée des travaux. C'est pour cette raison que parking.brussels est à nouveau responsable de la

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

De heer Pascal Smet, minister.- De vorige regering besliste om de Bizetparking niet langer als overstapparking te gebruiken en om het beheer ervan over te dragen van Brussel Mobiliteit naar de Grondregie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die zou dan moeten instaan voor het beheer en de beveiliging van de site. De bedoeling was om de parking om te vormen tot een terrein dat gebruikt kan worden voor huisvesting, handel en/of andere uitrustingen. De Grondregie is niet mijn bevoegdheid, maar die van de minister-president.

In 2015 heeft de Grondregie een opportuniteitsstudie uitgevoerd. In afwachting van een ontwikkelingsproject in overleg met de gemeente Anderlecht, heeft de Grondregie een stedenbouwkundige vergunning en een milieuvergunning aangevraagd voor de parking, met de bedoeling de huidige toestand te regulariseren.

Naar aanleiding van de bouw van een nieuwe overstapparking op de Coovisite, stelde parking.brussels voor om de Bizetsite tijdelijk als overstapparking te gebruiken, bij wijze van tijdelijke oplossing tijdens de bouwwerken.

gestion de ce parking temporaire depuis le début de cette année.

L'agence a en effet déjà été contactée à propos des problèmes de sécurité qui se produisaient surtout pendant la nuit. Des blocs de béton ont donc été placés à hauteur des clôtures, pour sécuriser la zone.

Les 177 emplacements de stationnement sont encore accessibles. Une demande de modification de permis a été introduite pour en faire provisoirement un parking de transit avec gestion. Si cette demande est accordée, il y aura des barrières et un système de reconnaissance des plaques relié à une salle de contrôle et un service d'intervention joignable tous les jours. Le parking sera disponible pendant la journée pour les navetteurs et en soirée et le week-end pour les riverains.

Parking.brussels se concerta aussi avec la police locale pour prendre des mesures supplémentaires au besoin.

Mme la présidente.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Je suis content que des mesures soient prises pour mettre un terme à cette situation scandaleuse.*

Je constate que le parking sera payant, mais qu'il pourra être utilisé la nuit par les riverains. C'est une bonne chose, mais seulement s'il n'y a que les gens qui y sont garés qui peuvent y entrer et pas les fauteurs de troubles.

Quand le parking sera-t-il payant ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le plus vite possible.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT

Daarom staat parking.brussels sinds begin dit jaar opnieuw in voor het beheer van deze tijdelijke parking.

Het agentschap werd inderdaad reeds gecontacteerd over de veiligheidsproblemen die zich blijkbaar vooral 's nachts voordoen. Daarom werden er ter hoogte van de omheining betonblokken geplaatst om de zone te beveiligen.

De 177 parkeerplaatsen zijn alsnog vrij toegankelijk. Er werd wel een aanvraag tot vergunningswijziging ingediend om er tijdelijk een beheerde overstapparking van te maken. Als die aanvraag goedgekeurd wordt, betekent dit dat er slagbomen zullen komen en een systeem voor nummerplaatherkenning dat verbonden is met een controlezaal en een interventiedienst die elke dag bereikbaar is. De parking zou dan overdag voor de pendelaars beschikbaar zijn en 's avonds en in het weekend voor de buurtbewoners.

Uiteraard overlegt parking.brussels ook met de lokale politie om indien nodig bijkomende maatregelen te nemen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik ben blij dat er maatregelen getroffen worden om een einde te maken aan deze schandalige toestand.

Ik stel vast dat de parking betalend zal worden, maar dat hij 's nachts zal kunnen gebruikt worden door de buurtbewoners. Dat is een goede zaak, maar dan alleen als uitsluitend de parkeerders zelf er binnen kunnen en men potentiële 'lastverkopers' kan buiten houden.

Wanneer zal de parking betalend worden?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat zal zo snel mogelijk gebeuren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER

CEREXHE

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

concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)méto".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Cette question fait suite à la présence d'une voiture, le 16 avril dernier, sur les rails de la station de préméto Lemonnier. Ce n'est pas la première fois que je vous interroge sur ce genre d'incident. En effet, il y a deux ans, je vous avais interpellé à la suite de l'intrusion d'un automobiliste dans la trémie d'accès de la station de méto Albert. Certes, l'incident était alors plus préoccupant, car l'automobiliste avait réussi à rouler sur deux ou trois kilomètres et traversé plusieurs stations avant de s'immobiliser à la station Gare du Midi.

En ce qui concerne le cas qui nous occupe, le parcours sur les rails fut nettement plus court. Néanmoins, il s'agit d'une intrusion tout à fait illégale et incompréhensible, mais aussi et surtout qui entraîne les mêmes risques d'accident et d'importantes perturbations sur le réseau.

Connaissez-vous les raisons qui ont poussé cet automobiliste à s'engager dans ce tunnel ? Quels sont les moyens mis en œuvre par la STIB pour éviter qu'à l'avenir, des voitures n'empruntent les accès au réseau souterrain ?

BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Mijn vraag komt er naar aanleiding van alweer een incident met een wagen die tot op de rails van de metro kon geraken. Hebt u een idee wat de automobilist ertoe heeft aangezet om de metrotunnel aan de halte Lemonnier in te rijden?*

Twee jaar geleden al ondervroeg ik u naar aanleiding van een gelijkaardig incident. U zei toen dat u uw principieel akkoord had verleend aan de MIVB om paaltjes te plaatsen aan de ingang van metrostations. Zijn die intussen geplaatst? Komen er gelijkaardige maatregelen voor de premetrostations?

U had toen ook de MIVB de opdracht gegeven om de aanwezige camera's te vervangen door slimme camera's. Is dat intussen gebeurd? Hoe kunnen dergelijke camera's dit soort incidenten voorkomen?

Lors de ma précédente interpellation, vous m'indiquiez avoir donné votre accord de principe pour qu'un dispositif anti-intrusion soit placé aux entrées des stations de métro. Ces dispositifs sont-ils en place ? Des dispositifs similaires sont-ils prévus pour les stations de prémétro ?

Vous disiez également avoir chargé la STIB de remplacer progressivement ses caméras numériques par des caméras intelligentes, y compris au niveau des accès aux tunnels. Cela a-t-il été fait ? Quelles améliorations peut-on attendre de ces caméras pour ce genre de problèmes ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Le 16 avril, une voiture s'est introduite dans le tunnel du prémétro Lemonnier, bloquant de la sorte la circulation des lignes de tram 3, 4, 51 et 82. Ce n'est pas le premier incident du genre à Bruxelles. De précédents ont déjà eu lieu à Albert et à Meiser. Ces incidents à répétition ne constituent pas une bonne publicité pour notre ville.*

Les tunnels sont-ils suffisamment signalés pour empêcher toute erreur des conducteurs ? Les mesures répressives sont-elles suffisamment sévères ?

Combien de véhicules particuliers se sont-ils aventurés dans les tunnels du (pré)métro en 2017 et au cours du premier semestre de 2018 ? Quel en a été le coût pour la STIB ?

De quelle manière les tunnels du (pré)métro sont-ils signalés ? Cette signalétique suffit-elle à éviter les malentendus ? Des mesures supplémentaires sont-elles prévues ?

Quelle approche proposez-vous, ou propose la STIB, pour prévenir ces incidents ?

Existe-t-il une amende pour ce type d'infraction ? Les coûts de dépannage et de perturbation des transports publics sont-ils récupérés auprès du conducteur ? D'autres mesures répressives sont-

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Op 16 april reed een personenwagen een premetrotunnel binnen en blokkeerde zo de doorgang van tramlijnen 3, 4, 51 en 82 aan Lemonnier. Het gebeurt wel vaker in Brussel dat personenwagens zich vastrijden in (pre)metrostations of tunnels. Zo waren er al eerder incidenten aan Albert en Meiser. Ook daar veroorzaakten de vastgereden wagens hinder voor het openbaar vervoer en leverden ze spectaculaire beelden op die de wereld rondgingen. Bruzz berichtte bovendien dat het niet de eerste keer was dat iemand de tunnel aan Lemonnier in reed.

De aanhoudende incidenten zijn geen goede reclame voor onze stad. Journalisten stuurden scherpe tweets de wereld in, zoals "Pas une explication : c'est habituel, c'est la #Belgique". Het wordt dus tijd om het probleem aan te pakken.

Worden de tunnels voldoende aangeduid zodat bestuurders zich niet kunnen vergissen? Zijn de repressieve maatregelen streng genoeg om mensen af te schrikken?

Hoeveel personenwagens reden zich vast in (pre)metrotunnels in 2017 en de eerste helft van 2018? Wat heeft het de MIVB gekost om die voorvallen zo snel mogelijk op te lossen?

Op welke manier worden (pre)metrotunnels aangeduid? Volstaan die aanduidingen om

elles en préparation ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Vous dites que ce n'est pas bon pour l'image de Bruxelles, mais cela arrive partout dans le monde. N'utilisez pas ce type d'incident pour faire du "Bruxelles bashing".*

(poursuivant en français)

La STIB n'est pas informée des raisons qui ont poussé l'automobiliste à s'engager dans la trémie de la station Lemonnier, le 16 avril dernier. J'ignore ce qui lui est passé par la tête, car la signalétique est tellement claire qu'on peut se demander s'il était sous l'influence de l'alcool, s'il s'agit d'un extraterrestre, ou s'interroger sur la manière dont il a obtenu son permis !

Les trémies sont signalées très clairement par des panneaux de signalisation situés de part et d'autre des voies et un conducteur attentif ne risque pas de s'y engager par erreur.

Les trémies d'accès au prémétro, que ce soit avant la station Albert ou la station Lemonnier, ont été modifiées afin d'y installer des écluses. Il s'agit d'une sorte de fossé, au-dessus duquel les rails assurent que le tram peut passer. D'une façon générale, pour bloquer l'accès accidentel des voitures à ces trémies, le dispositif s'est révélé efficace. Il a, par ailleurs, l'avantage de n'avoir aucune incidence sur la performance de la circulation des trams : pas d'attente d'ouverture d'un portique au passage d'un tram, pas de sensibilité au vandalisme.

Une voiture qui s'engage dans la trémie tombe

misverstanden te vermijden? Zijn er extra maatregelen gepland?

Welke aanpak stelt u of de MIVB voor om incidenten te voorkomen?

Staat er een boete op een dergelijke verkeersinbreuk? Worden de kosten van de takeling en de verstoring van het openbaar vervoer verhaald op de bestuurder? Zijn er nog andere repressieve maatregelen in de maak?

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

De heer Pascal Smet, minister.- U zegt dat dit slecht is voor het imago van Brussel, maar dit gebeurt overal ter wereld. Ook in Antwerpen zijn al autobestuurders een premetro tunnel binnengereeden, net als in Dortmund, in Toronto en op andere plaatsen. Helaas gebeurt dat nu eenmaal. Maak van dergelijke voorvallen geen misbruik om aan Brusselbashing te doen.

(verder in het Frans)

Noch de MIVB, noch ik weet waarom die chauffeur op 16 april de premetro tunnel van het station Lemonnier is binnengereeden. Was hij dronken of niet van deze wereld? Je vraagt je af hoe hij zijn rijbewijs heeft gehaald. Alles staat daar duidelijk aangeduid. Wie oplet, overkomt zoiets echt niet.

Bij de tunnelingangen van de premetro stations Albert en Lemonnier zijn greppels aangelegd waar auto's normaal niet overheen kunnen. Trams ondervinden er daarentegen helemaal geen hinder van. Bovendien is het systeem vandalismebestendig.

Auto's die de tunnel toch binnenrijden, raken vast te zitten in de greppels. Daar blokkeren ze het tramverkeer. De auto moet dus weggetakeld worden. Bij sommige wagens staan de banden even ver uit elkaar als de rails in een trambedding. Die auto's kunnen over de sporen rijden en vallen dan niet in de greppel. Een dronken bestuurder is daar ter hoogte van het Zuidstation al eens in geslaagd.

De veiligheid van voetgangers is gegarandeerd dankzij 662 verkeerspaaltjes die vermijden dat

dans l'écluse. Le véhicule ne pénètre donc pas plus loin dans le tunnel du préméto, mais cela bloque le trafic des trams, car il doit être dépanné. Cependant, les voitures qui ont une largeur de voie - distance entre les roues d'un même train - approximativement égale à celle des rails de tram peuvent, malgré les écluses, passer au-dessus de l'écluse en roulant sur les rails. Ce cas de figure s'est déjà présenté à la station Gare du Midi, où un conducteur ivre s'est engagé sur les rails du tram.

En ce qui concerne la sécurisation des accès piétons aux stations de métro et de préméto, 662 poteaux anti-intrusion empêchant les voitures de s'engager par ces accès ont déjà été placés. Un dernier lot de 70 poteaux doit encore l'être. L'installation de caméras intelligentes permet de signaler une intrusion de véhicule, mais pas de l'empêcher de passer. Un test est en cours afin d'étudier l'installation de caméras et d'éclairage à l'entrée des trémies.

(poursuivant en néerlandais)

En 2017, quatre voitures ont pénétré dans un tunnel et, cette année, la STIB a déjà recensé quatre cas. L'ensemble des coûts de remorquage des véhicules et de perturbation du service s'élève à ce jour à 6.500 euros. Le coût des dommages à l'infrastructure est en cours d'estimation.

(Remarques de Mme Van Achter)

Le montant répercuté aux conducteurs dépend des dommages à l'infrastructure, du coût de l'intervention des services pour dégager les voies, de la durée de l'interruption du trafic et du nombre de lignes interrompues.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il est vrai que Bruxelles n'a pas le monopole des intrusions sur les rails. Malheureusement, il arrive que des gens n'aient pas toute leur tête ou soient extrêmement distraits, et il suffit d'un seul pour que cela ait des conséquences très graves. Je me réjouis, dès lors, de constater que vous avez déjà fait placer 662 poteaux anti-intrusion.

auto's verder de tunnels in geraken. Er komen er nog zeventig bij. Slimme camera's kunnen waarschuwen voor binnenrijdende auto's, maar kunnen ze niet tegenhouden. We onderzoeken of het installeren van die camera's en het plaatsen van verlichting aan de tunnelmonden een oplossing zou kunnen bieden.

(verder in het Nederlands)

In 2017 reden vier auto's een tunnelmond binnen. Ook dit jaar heeft de MIVB al vier gevallen geregistreerd. De totale kosten voor het wegslepen van de voertuigen en de ontregeling van de dienstverlening bedragen tot nu toe 6.500 euro. De kosten van de beschadigingen aan de infrastructuur worden nog geraamd.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Er zijn maatregelen genomen. Die worden bestudeerd en zullen indien nodig worden bijgestuurd.

Het bedrag dat de chauffeurs moeten betalen, hangt af van de schade aan de infrastructuur, de kost van de interventie van de dienst voor het vrijmaken van de sporen, de duur van de onderbreking van het verkeer en het aantal onderbroken tramlijnen.

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Dit is inderdaad geen louter Brussels probleem. Een enkele afgeleide bestuurder kan ernstige gevolgen veroorzaken. Het is goed dat er al 662 verkeerspaaltjes geplaatst zijn.*

Camera's zullen niet vermijden dat er nog auto's binnenrijden, maar wel dat ze nog een paar kilometer op de sporen afleggen. Dat is twee jaar

Les caméras n'empêcheront, certes, pas de telles intrusions, mais elles éviteront sans doute que quelqu'un ne parcoure deux ou trois kilomètres sur les rails, comme cela s'est produit il y a deux ans.

Je ne puis que vous engager à continuer d'investir dans ce domaine.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Il y a donc eu quatre incidents en 2017 et quatre en 2018. Ce n'est pas rien. Vous ignorez la cause de l'incident intervenu dans le tunnel Lemonnier. On pourrait tout de même s'attendre à ce que ces incidents fassent l'objet d'une enquête approfondie !*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Voulez-vous que nous implantions une puce dans la tête d'un million de Bruxellois pour les empêcher d'entrer dans un tunnel ?*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je m'attendais tout de même à ce qu'un éthylotest ait été réalisé et à ce que la police fasse son travail.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *La police fait parfaitement son travail. Donnez-lui le temps d'analyser la situation.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Il se peut également que le gps ait fourni de mauvaises informations.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Bien sûr, mais cela n'exonère pas la responsabilité du conducteur.*

Cessons de prétendre que les responsables politiques n'en font pas assez. Bien sûr, nous devons tenter de prévenir ces incidents. C'est pour cette raison que nous avons installé des écluses, des caméras et des poteaux. Mais les gens peuvent toujours se montrer imprévisibles.

geleden eens gebeurd. Ik kan u alleen maar aanmoedigen te blijven investeren om deze voorvallen te vermijden.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er waren vier incidenten in 2017 en vier in 2018. Dat is niet weinig. U kunt niet zeggen wat de oorzaak is van het incident in de Lemonnertunnel. U weet niet of de bestuurder dronken was. Je mag toch verwachten dat die incidenten grondig onderzocht worden!

De heer Pascal Smet, minister.- Wilt u dat we een apparaat inplanten in de hoofden van 1 miljoen Brusselaars om hen tegen te houden als ze een tunnel in willen rijden?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zou toch verwachten dat er een alcoholtest uitgevoerd is en dat de politie haar werk doet.

De heer Pascal Smet, minister.- De politie doet haar werk heus wel. Geef haar de tijd om de zaken te analyseren. Soms gaat het gewoon om een verstrooidheid, soms om dronkenschap.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De gps kan ook verkeerde informatie gegeven hebben.

De heer Pascal Smet, minister.- Uiteraard kan de gps verkeerde aanwijzingen gegeven hebben. Maar dan nog is de bestuurder verantwoordelijk. Het is toch niet omdat de gps zegt dat je in het kanaal moet rijden, dat je dat ook doet?

Men moet eens ophouden te beweren dat de beleidsverantwoordelijken niet voldoende doen. Sommige dingen gebeuren nu eenmaal. Uiteraard moeten we proberen dat te voorkomen. Daarom hebben we sluizen, camera's en paaltjes geplaatst. Maar mensen kunnen nog altijd iets onverwachts

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Les gens font en effet des erreurs. Reste à voir s'il s'agit d'une erreur humaine ou d'un manquement au niveau de l'infrastructure. Vu la gravité de l'incident, la question mérite d'être posée.*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *À mon sens, l'infrastructure n'est pas en cause dans ce cas-ci.*

(*Colloques*)

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Il y a aussi des automobilistes qui prennent l'autoroute à contresens. Cela arrive presque tous les jours ! Qu'est-ce qu'il faut faire ? Il ne faut pas exagérer !

(*Remarques de Mme Van Achter*)

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Respectant la tradition, la STIB vient de communiquer les résultats de son enquête de satisfaction des usagers pour l'année 2017. Le résultat reste dans la ligne de celui enregistré un an plus tôt, et on ne peut que s'en réjouir. Il faut toutefois se garder de tout triomphalisme. Sans tomber dans la caricature, on pourrait dire "qui n'avance pas, recule". Des zones d'ombre subsistent en effet, et des résultats inférieurs à 6 sur 10 posent

doen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mensen maken inderdaad fouten. De vraag is of het gaat om een menselijke fout dan wel of er iets schort aan de infrastructuur. Het gaat om een ernstig incident, dus die vraag moeten we zeker stellen.

De heer Pascal Smet, minister.- Naar mijn mening was er in dit geval niets mis met de infrastructuur.

(*Samenspraak*)

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (*in het Frans*).- *Bijna elke dag is er ook wel een spookrijder! Laten we niet overdrijven.*

(*Opmerkingen van mevrouw Van Achter*)

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De MIVB heeft onlangs de resultaten van de tevredenheidsenquête voor 2017 bekendgemaakt. Het verschil met vorig jaar is klein. Dat is op het eerste gezicht goed nieuws, maar stilstaan is achteruitgaan: we moeten blijven werken aan verbetering. Scores lager dan 6 op 10 zijn onrustwekkend.*

Metro's en trams, die 7,2 op 10 krijgen, worden

manifestement question.

Le public affiche un intérêt grandissant pour le métro et le tram (7,2 sur 10), au détriment du bus. C'est un indice qui mérite que l'on s'y attarde. On aurait en effet été en droit d'attendre une meilleure appréciation des bus, étant donné la mise en service, l'année précédente, d'une série de nouveaux bus articulés, qui comptent un plus grand nombre de places et offrent donc un plus grand confort à la clientèle. On notera une nouvelle fois que les usagers ont privilégié l'amélioration des fréquences, la ponctualité et le confort des correspondances.

Au risque de me répéter, je me demande s'il est opportun de forcer les usagers à un changement de véhicule, comme c'est le cas au rond-point Churchill. L'engagement du gouvernement de revoir certaines ruptures de charge est resté lettre morte.

En décortiquant les chiffres, on relève notamment que, parmi les 20 postes soumis à l'enquête, 10 font un moins bon score que l'année précédente. Alors qu'en 2016, 10.300 personnes ont participé à l'enquête, un an plus tard, elles ne sont plus que 9.100, dont 2.600 par téléphone.

Nous aimerions savoir si les résultats issus du sondage réalisé via le site web de la STIB sont comparables à ceux recueillis auprès des personnes contactées par téléphone, et connaître les éventuelles différences observées.

En conclusion, le résultat de 2017 ne risque-t-il pas de stagner, voire de régresser en 2018, étant donné qu'une série de chantiers ont été ouverts en 2018, avec pour effet d'interrompre un service pendant plusieurs semaines sur les lignes touchées ? Je songe notamment au boulevard Général Jacques ou à la chaussée d'Alsemberg.

L'augmentation des fréquences souhaitée prioritairement par la clientèle est un point qui revient chaque année. La STIB a-t-elle décidé de revoir la question des fréquences ?

Comment expliquer le faible résultat - 5,9 sur 10 - attribué par la clientèle à l'offre entre 20h et 24h ? Quels moyens faudrait-il mettre en place pour améliorer le service en soirée ? Ce résultat reste

populairder dan bussen. Dat is opmerkelijk. Vorig jaar werden er namelijk nieuwe accordeonbussen met meer zitplaatsen ingeschakeld. Aangezien dat het comfort van de busreiziger ten goede komt, hadden we net kunnen verwachten dat bussen populairder zouden worden. De reiziger hecht echter duidelijk meer belang aan regelmaat, stiptheid en overstapmogelijkheden.

Moeten passagiers echt gedwongen worden om van vervoersmiddel te veranderen, zoals bij Churchill? Van de belofte van de regering om dergelijke situaties aan te pakken, is niets in huis gekomen.

Van de twintig aspecten die aan bod kwamen in het onderzoek, krijgen er tien een lagere score dan vorig jaar. In 2016 hebben 10.300 mensen deelgenomen. Een jaar later waren er nog maar 9.100 respondenten, van wie er 2.600 werden opgebeld.

Hebben mensen die de enquête online invulden een andere mening dan de mensen die werden opgebeld? Zo ja, wat zijn de verschillen?

Lopen we niet het risico dat het resultaat van 2018 stagneert of slechter is? Er zijn dit jaar namelijk heel wat werkzaamheden van start gegaan, waardoor de betrokken lijnen soms wekenlang niet bediend worden. Ik denk voornamelijk aan de Generaal Jacqueslaan en de Alsembergsesteenweg.

Reizigers willen al jaren dat de regelmaat van het openbaar vervoer wordt opgevoerd. Houdt de MIVB daar rekening mee?

Wat verklaart de lage score (5,9 op 10) voor het vervoersaanbod tussen 20u en 24u? Hoe kan het beter? Dit resultaat is de voorbije twee jaar niet veranderd.

Kunnen we uit de resultaten opmaken in welke delen van het Brussels Gewest de reizigers minder tevreden zijn?

inchangé par rapport à 2016.

Les résultats permettent-ils de mettre en évidence les zones où la satisfaction des usagers est plus mitigée ? Une différence de résultats a-t-elle été observée entre les personnes ayant répondu via le site web et celles contactées par téléphone ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Lors des chantiers, la STIB mise sur l'accompagnement de la clientèle par du personnel de terrain et divers canaux de communication - affichages, dépliants, média sociaux -, mais aussi sur les améliorations majeures de son offre planifiées en 2018 : nouvelle ligne de tram 9, prolongement de la ligne de tram 94, lancement de la ligne électrique Citybus 33. Nous espérons évidemment que la satisfaction de la clientèle en sera améliorée.

Ces dernières années, la STIB a mis en œuvre de nombreuses mesures d'amélioration de fréquences pour toutes les plages horaires et périodes de l'année. En 2018, outre les projets d'extension des lignes de tram 9 et 94, la STIB prévoit de nouvelles augmentations de fréquences qui concerneront notamment les lignes de métro, tram et bus durant le week-end, plus particulièrement durant les heures des marchés dominicaux.

Il subsiste, certes, un différentiel conséquent entre fréquences de journée et de soirée. Toutefois, l'accent a déjà été mis sur l'amélioration des fréquences en soirée. Ainsi en est-il, par exemple, des lignes de tram 3, 4, 7, 19, 25, 51, 81, 82, 92, 93, 94 et 97, et des lignes de bus 29, 38, 46, 48, 63, 71, 87 et 95. L'offre de soirée a également été améliorée grâce à la mise en service de la ligne N71 le jeudi soir en plus des vendredis et samedis.

Je lance un appel à votre parti : pour augmenter les fréquences, il faut créer davantage de sites propres. Or, votre parti est le premier à s'y opposer. On peut, certes, augmenter la fréquence des bus, mais s'ils sont coincés dans les embouteillages, cela ne sert à rien. Vous pourriez tenter d'élargir, au sein de votre parti, le nombre de ceux qui sont favorables aux bandes réservées aux bus et aux lignes de tram en site propre. Cela permettrait

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De MIVB informeert zijn klanten over bouwplaatsen via personeel ter plaatse, informatieaffiches, folders en sociale media. Bovendien breidt het net in 2018 ook uit: tram 9 wordt in gebruik genomen, tramlijn 94 wordt verlengd en een elektrische Citybus rijdt op de nieuwe lijn 33.*

De voorbije jaren heeft de MIVB hard gewerkt aan een hogere frequentie. In 2018 voorziet de MIVB in een beter weekendaanbod, voornamelijk tijdens de zondagsmarkten.

's Avonds rijden er weliswaar minder bussen dan overdag, maar er is al vooruitgang geboekt, bijvoorbeeld op tramlijnen 3, 4, 7, 19, 25, 51, 81, 82, 92, 93, 94 en 97 en op buslijnen 29, 38, 46, 48, 63, 71, 87 en 95. Bovendien rijdt lijn N71 nu ook op donderdagavond, niet enkel op vrijdag en zaterdag.

Meer bussen inleggen is niet nuttig, want die zitten alleen maar vast in de file. Eigen beddingen voor trams en busstroken zijn de sleutel voor hogere frequenties, maar uw partij is daar geen voorstander van. U zou kunnen proberen daar verandering in te brengen.

We wilden de resultaten van het telefonisch onderzoek en die van de online enquête apart behandelen. 6.507 mensen hebben de enquête via het internet ingevuld, 2.621 per telefoon. Dat brengt het totaal op 9.128. Net als vroeger zijn de resultaten afgezet tegen de database van Beldam, de nationale enquête. Op die manier zijn de resultaten representatief.

Beide manieren van deelname wegen evenveel door. Het algemene tevredenheidscijfer is dus 7,1/10. Wie telefonisch deelnam, gaf een

d'améliorer la régularité et les fréquences des véhicules.

S'agissant des résultats des réponses en ligne et par téléphone - nous avons voulu établir une distinction entre les deux -, la proportion était similaire dans les deux méthodes de sondage : 6.507 personnes ont répondu à l'enquête en ligne sur le site de la STIB, et 2.621 à l'enquête téléphonique, soit un total de 9.128 répondants. Les résultats ont été redressés, comme précédemment, sur la base des données de l'enquête nationale Beldam, afin d'être représentatifs de la clientèle de la STIB en termes de sexe, d'âge et de Région.

Au final, il est tenu compte d'une proportion de 50/50 des deux méthodes comme référence tout au long du contrat de gestion. Cela donne un score global de satisfaction de 7,1/10 pour la STIB en général. Le score global de satisfaction est de 7,3/10 pour la méthode par téléphone, et de 6,8/10 pour l'enquête en ligne. Je peux vous fournir les détails de ces chiffres si vous souhaitez les inclure au rapport.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je vous remercie pour les détails que vous voudrez bien nous transmettre pour le compte rendu. J'accepte volontiers cette proposition.

Par ailleurs, vous dites que nous devrions user de notre pouvoir de persuasion au sein de notre parti. Donc, en gros, si les résultats ne sont pas meilleurs, c'est à cause du MR. C'est une déclaration osée. Ce serait donc de notre faute si l'appréciation des voyageurs n'est pas suffisante !

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas du tout dit que c'était de votre faute. J'ai dit que vous pouviez contribuer à améliorer les résultats.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Il y a un autre point qui exaspère manifestement beaucoup les voyageurs, et qui n'est pas à mettre sur le dos de mes coreligionnaires du MR : les ruptures de charge, auxquelles aucune modification n'a été apportée. Il serait temps d'apporter des réponses

gemiddelde score van 7,3; internetgebruikers 6,8. Ik kan u gedetailleerde cijfers overmaken als u ze in het verslag wilt laten opnemen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik ga graag in op dat voorstel. Overigens zegt u eigenlijk dat de stagnerende resultaten te wijten zijn aan de MR. Dat is gedurfd!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb de MR helemaal niet de schuld gegeven. Ik heb alleen maar gezegd dat jullie kunnen meewerken aan betere resultaten.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Verplicht moeten overstappen is nog zoiets waar reizigers zich aan ergeren. Ook daar heeft de MR niets mee te maken. Dat probleem hoort dringend aangepakt te worden.*

concrètes à ce problème. En effet, année après année, législature après législature, ce sujet est systématiquement pointé, non seulement au parlement, mais aussi par les usagers de la STIB, notamment au travers de ce sondage.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la possibilité de mettre en place un péage urbain positif à Bruxelles".

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Le débat sur l'introduction d'un péage urbain à Bruxelles est mené depuis une dizaine d'années, voire davantage. L'enjeu est important car il concerne la mobilité, l'environnement, la santé, la fiscalité et le développement économique de la Région bruxelloise.

Or, le péage urbain n'a, pour l'instant, été envisagé que sous un angle répressif : en fonction de leur comportement, les automobilistes seraient soumis au paiement d'un certain montant pour avoir le droit d'entrer dans Bruxelles.

J'ai toujours été opposé à un péage urbain aux frontières des dix-neuf communes de la Région bruxelloise, par crainte des conséquences économiques, vu l'exode des entreprises qu'il provoquerait. Il s'agirait en effet d'une taxe supplémentaire que l'on imposerait aux entreprises ou à leurs employés, dans un contexte de

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Cerexhe.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de mogelijkheid om een positieve stadstol in Brussel in te voeren".

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Er wordt al een tiental jaar gepraat over een stadstol in Brussel. Dat is een belangrijk onderwerp, want het hangt samen met de mobiliteit, het milieu, de volksgezondheid, de fiscaliteit en de economische ontwikkeling van het Brussels Gewest.*

Tot nu toe is enkel nagedacht over de stadstol als straf. Naargelang hun rijgewoonten zouden chauffeurs een bepaald bedrag moeten betalen om Brussel binnen te mogen.

Een stadstol invoeren aan de grens van de negentien gemeenten zou bedrijven wegdrijven en dus rampzalig zijn voor de economie. Daarom ben ik fervent tegenstander. De tol wordt dan een belasting bovenop wat bedrijven nu al betalen. Dat is slecht voor onze concurrentiekracht.

Minder slecht voor de economie is het alternatief: een stadstol invoeren in het gebied van het

concurrence entre Bruxelles et sa périphérie.

Une autre façon de procéder, moins préjudiciable à l'économie, consisterait à installer un péage urbain dit "de cordon" dans la zone du réseau express régional (RER).

Aujourd'hui, plusieurs villes européennes ont mis en place des projets pilotes selon une autre approche, plus positive, qui vise à récompenser plutôt qu'à taxer certains comportements.

Par exemple, Rotterdam a mis en œuvre un projet prévoyant une récompense financière pour chaque trajet effectué en dehors des heures de pointe. Le projet, mis en place de 2010 à 2017, concernait 33.000 navetteurs qui, habituellement, entraient et sortaient de la ville durant ces plages horaires. Il a permis à la ville d'éviter 2,5 millions de trajets sur les 15 autoroutes qui y mènent. Par ailleurs, il a été observé qu'un an après la fin du projet, environ 80% des changements de comportement qu'il avait induits ont été maintenus.

Un système de caméras, tel qu'on en a installé à Bruxelles dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ), a comptabilisé les voyages récompensés et a permis de repérer les automobilistes éligibles pour le projet. Cette technique, certes efficace, ne va pas sans poser quelques questions à l'égard de la protection de la vie privée. Rien n'est cependant impossible dans ce domaine-là non plus.

Le budget total du projet de Rotterdam s'est élevé à environ 5 millions d'euros. Je considère que c'est un montant raisonnable, même si le projet se limite à un certain nombre de personnes.

Aujourd'hui, ce projet pilote est achevé, mais il va sans doute être renouvelé sous une forme plus large. En effet, un nouveau projet pourrait également récompenser, par des montants plus élevés, des comportements plus vertueux encore pour la mobilité. Les automobilistes qui effectuent leurs trajets à vélo ou en transport en commun plutôt qu'en voiture seraient ainsi rémunérés. Il y a plusieurs années, nous avons développé un projet visant à demander aux automobilistes de restituer leur plaque d'immatriculation pour utiliser d'autres modes de transport.

gewestelijk expresnet (GEN).

Meerdere Europese steden experimenteren al met een minder repressief systeem dat bepaald gedrag beloont, niet afstraft.

In Rotterdam bijvoorbeeld krijgt iedereen die niet in de spits rijdt, daar een vergoeding voor. Tussen 2010 en 2017 namen 33.000 pendelaars deel aan dit project. Gewoonlijk zaten zij midden in de spits. Dankzij het project zijn 2,5 miljoen autoritten op de vijftien autobanen richting Rotterdam vermeden. Een jaar later is 80% van de gedragsveranderingen overigens niet teruggedraaid.

Een camerasysteem, zoals voor de Brusselse lage-emissiezone (LEZ), heeft bijgehouden welke reizigers vergoed werden en wie in aanmerking kwam voor het project. Hoewel dat efficiënt is, kwam de privacy van de bestuurder wel in het gedrang. Maar niets is nog onmogelijk.

Rotterdam had ongeveer 5 miljoen euro uitgetrokken voor dat project. Dat lijkt me een billijk bedrag.

Het pilootproject wordt waarschijnlijk op grotere schaal voortgezet. Hoe meer een bepaald rijgedrag de mobiliteit ten goede komt, hoe groter de beloning zou kunnen zijn. Fietsers of mensen die het openbaar vervoer gebruiken, kunnen daar ook voor vergoed worden. Een paar jaar geleden hebben wij een project ontwikkeld waarbij bestuurders hun nummerplaat achterlieten en voor andere vervoersmiddelen kozen.

Mme la présidente.- Il s'agit de la prime Bruxell'Air.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce projet a sans doute été évalué, mais j'ignore quels sont les résultats de son évaluation.

En résumé, il s'agit de mettre en place un système de récompenses financières qui, plutôt que de sanctionner, encourage des comportements vertueux permettant de fluidifier le trafic ou d'encourager l'usage d'alternatives à la voiture.

Cette approche n'a certes pas les mêmes conséquences budgétaires, même si le coût de la mise en place de ce projet pilote aux Pays-Bas est raisonnable, surtout si on le compare avec les impacts non négligeables de telles mesures sur la mobilité, mais aussi la pollution et la santé, ainsi que sur le stress éprouvé pour rejoindre son lieu de travail. Ces différents paramètres sont à prendre en considération, car ils représentent également un coût.

Par ailleurs, une telle approche permet également de donner une autre image de l'action publique, trop souvent perçue comme culpabilisante et conçue pour sanctionner financièrement le citoyen.

En outre, je ne considère pas que ce projet serait la solution unique aux problèmes de mobilité à Bruxelles. Il faut une approche globale combinant d'autres mesures, notamment celles qui visent à collectiviser l'usage de la voiture et à développer des mesures alternatives à l'automobile. Rotterdam y fait notamment allusion dans son projet élargi.

Ce type de réflexion est-il en cours au sein de votre cabinet, de l'administration ou du gouvernement ? Ce genre de projet pilote pourrait-il aussi être mis en place à Bruxelles ? Une étude a-t-elle déjà été commandée sur ce sujet ? Avez-vous eu l'occasion de nouer des contacts ou de visiter d'autres villes où ce système est aujourd'hui mis en œuvre ?

Je suis personnellement convaincu des avantages d'une telle approche, qui me semble plus positive - même si elle a un coût pour les pouvoirs publics - qu'une approche répressive, telle qu'un péage de cordon aux frontières de la Région bruxelloise.

Mevrouw de voorzitter.- U bedoelt de Brussel'Air-premie.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Hoe is dat project geëvalueerd?*

Kortom: we moeten belonen, niet straffen. Zo moedigen we goed rijgedrag aan, wat leidt tot betere mobiliteit en minder auto's op de weg.

Die aanpak heeft natuurlijk een kostenplaatje. Maar het Nederlandse pilootproject heeft heus niet zo veel gekost, zeker niet als je kijkt naar welke impact het teweeg heeft gebracht. Mobiliteit en volksgezondheid gaan erop vooruit, er is minder vervuiling en stress om op het werk te raken. Ook aan die factoren hangen kosten vast.

De burger ziet zo ook dat de overheid hem niet alleen maar financieel wil bestraffen.

Ik denk evenmin dat dit project volstaat om al onze problemen op te lossen. Andere maatregelen moeten het plaatje vervolledigen: meer autodelen en meer alternatieven voor de auto. Ook Rotterdam overweegt die maatregelen in het nieuwe, grotere project.

Denkt uw kabinet hierover na? Kan zo'n proefproject ook in Brussel? Is er al een studie besteld? Hebt u contact gelegd met steden waar dit systeem in gebruik is?

Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpak, ondanks het prijskaartje voor de overheid, beter zal werken dan repressieve maatregelen zoals een tol aan de grenzen van het Brussels Gewest.

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En octobre 2017, en Commission des finances, j'ai interrogé le ministre Vanhengel à ce sujet, notamment sur l'expérience de Rotterdam. À cette occasion, il m'a expliqué que les experts qui composent la task force consacrée à la réforme de la fiscalité automobile avaient la possibilité d'explorer toutes les pistes, dont le péage positif. Il serait intéressant de savoir si, dans le rapport d'experts publié tout récemment, le système de péage positif a été examiné et une évaluation du modèle, réalisée.

Pour élargir le champ de cette interpellation, je voulais rappeler les conclusions du panel citoyen que nous avons discutées vendredi dernier en séance plénière. Tous les groupes politiques ont salué l'expérience et se sont dits en phase avec les propositions du panel. Certains ont pointé le manque d'audace et le fait que nous n'avons pas le courage politique de proposer des solutions réellement bénéfiques pour la mobilité à Bruxelles. Cette dénonciation faisait sans doute référence au péage urbain. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises en commission, nous défendons un modèle de péage de zone entre 6h et 10h du matin, comme Stratec l'a proposé, avec un effet neutre pour les Bruxellois.

Vu l'absence de concertation et la difficulté d'aboutir à un accord sur la taxation kilométrique intelligente, c'est la meilleure manière de résoudre les problèmes de congestion à Bruxelles. Je peux comprendre que l'on privilégie la concertation pour arriver à une taxation kilométrique intelligente, mais à un moment donné, il faut réfléchir aux mesures concrètes à prendre.

En commission spéciale, M. Kompany a déclaré : "Le contenu de la résolution renvoie à la vision qu'a le cdH de la mobilité. (...) Le renforcement de la contribution citoyenne dans ce débat pourrait faire avancer la discussion vers des solutions davantage innovantes et créatives que celles proposées jusqu'ici."

Pour rappel, le panel citoyen défend le modèle de

Bespreking

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *In oktober 2017 heb ik in de commissie Financiën minister Vanhengel gevraagd wat hij denkt van het Rotterdamse experiment. Hij antwoordde dat de taskforce voor de hervorming van de autofiscaliteit alle pistes kon verkennen, dus ook de positieve stadstol. Onlangs heeft die taskforce een verslag uitgebracht. Heeft ze de positieve tol bestudeerd?*

Vorige vrijdag hebben we in de plenaire vergadering de conclusies van het burgerpanel besproken. Alle fracties zitten op één lijn met de voorstellen van dat panel. Volgens sommige leden ontbreekt het aan durf en zijn er nog geen echt voordelige oplossingen voor het mobiliteitsprobleem voorgesteld. Zij verwijzen waarschijnlijk naar de stadstol. Wij zijn voorstander van een tol tussen 6 en 10 uur 's ochtends. Brusselaars ondervinden geen nadeel in dat voorstel van Stratec.

Bij gebrek aan overleg en omdat een akkoord bereiken over een intelligente kilometerheffing moeilijk is, is dat voorstel de beste oplossing voor Brussel. Op een bepaald moment is er genoeg overleg en wordt het tijd voor actie.

In de bijzondere commissie verklaarde de heer Kompany dat hij ervan overtuigd was dat meer inbreng van de burger tot innoverende en creatieve oplossingen kan leiden.

Het burgerpanel is voorstander van een tol voor wie het Brussels Gewest wil binnenrijden.

péage cordon. Nous attendons donc que les partis qui se sont prononcés devant les citoyens soient cohérents avec eux-mêmes.

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- Je suis assez circonspect quant au modèle de péage urbain positif défendu par mon collègue. Un tel système reviendrait, pour les contribuables bruxellois, à rémunérer les navetteurs pour venir travailler à Bruxelles dès lors qu'ils n'y viennent pas en voiture ou en dehors des heures de pointe, et ce bien qu'ils ne soient pas assujettis à l'impôt.

Il convient également de tenir compte de l'état du débat du côté des opérateurs économiques eux-mêmes et du patronat.

Il me semble dès lors plus pertinent d'étudier l'opportunité de la mise en place d'une tarification kilométrique intelligente.

Quelle est votre position en matière de tarification kilométrique ? Des analyses ont-elles été effectuées à ce sujet par votre cabinet ou votre administration ? Vous êtes-vous déjà concerté avec les deux autres Régions dans cette perspective ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je maintiens qu'il vaut mieux opter pour une tarification kilométrique intelligente. Nous avons reçu aujourd'hui les résultats d'une étude commanditée par le gouvernement flamand quant à ses avantages, qui semblent majoritaires, et ses inconvénients. Si la Flandre et Bruxelles l'adoptent, la Wallonie suivra.*

L'idée de M. Cerexhe d'instaurer un péage urbain positif n'est valable que si des moyens de transport alternatifs existent. Des tests en collaboration avec des entreprises se sont déjà révélés concluants par rapport à l'existence de ces alternatives, à l'occasion de la Semaine de la mobilité.

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

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans)*.- *Ik sta terughoudend tegenover die positieve tol. In een dergelijk systeem belonen de Brusselse belastingbetalers de pendelaars die niet of buiten de spits met de auto naar Brussel komen, terwijl die laatsten hier geen belasting betalen.*

Daarnaast is ook de mening van de economische spelers en van de werkgevers belangrijk.

Een intelligente kilometerheffing lijkt mij een beter idee. Hoe staat u daar tegenover? Liet u de invoering van een kilometerheffing onderzoeken? Overlegde u daarover met de andere gewesten?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik vind dit op zich best een interessant idee, maar heb toch enkele bemerkingen. Ik blijf erbij dat we het best opteren voor een slimme kilometerheffing. We kregen vandaag de resultaten te zien van een onderzoek dat de Vlaamse regering bestelde over voor- en nadelen van zo'n heffing. Er blijken vooral voordelen aan verbonden te zijn. Ik wil onze minister dan ook uitnodigen om de heffing een extra duwtje in de rug te geven. Wallonië wil wel alsnog niet mee, maar als Vlaanderen en Brussel er al mee zouden beginnen, zal Wallonië wel snel volgen. Anders ervaart Wallonië immers alleen de nadelen en niet de voordelen.

Het voorstel van de heer Cerexhe om een positieve stadstol in te voeren, lijkt me zinvol op voorwaarde

Cette mesure peut s'avérer positive si l'idée est d'encourager à tester d'autres solutions, contre un incitant financier. En revanche, si le but est d'étaler le trafic bruxellois dans le temps, la tarification kilométrique intelligente sera plus efficace.

L'incitant ne peut toutefois être offert que durant une courte période. Il ne s'agit pas d'encourager l'utilisation de la voiture. L'étalement des déplacements ne constitue un recours que s'il n'est pas possible pour les navetteurs d'habiter plus près de leur travail ou d'utiliser d'autres moyens de transport.

Avez-vous déjà étudié cette possibilité ?

Bruxelles prépare-t-elle la mise en place de la tarification kilométrique intelligente ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous ne savons pas exactement quelles options ont été retenues par les experts dans le rapport mais, à terme, l'idée est de mettre en place une tarification intelligente au

dat je mensen op korte termijn alternatieve vervoersmiddelen aanreikt. In het verleden hebben we tijdens de Week van de Mobiliteit een aantal keren samengewerkt met bedrijven. De werknemers die dat wilden, konden een week lang met de trein, tram of fiets naar het werk komen waarbij hun vervoerskosten werden terugbetaald. We merkten dat sommige werknemers die er tot dan toe van uitgegaan waren dat de auto hun enige vervoersmogelijkheid was, inzagen dat er best wel handige alternatieven waren, die in een aantal gevallen zelfs sneller waren. Sommigen bleven die alternatieven dan ook na die week verder gebruiken.

Als het de bedoeling is om mensen gedurende een korte periode een incentive te geven om alternatieven uit te proberen, kan die maatregel positief werken. Als het daarentegen alleen maar de bedoeling is om ze op een ander ogenblik naar Brussel te krijgen, dan is een slimme kilometerheffing een efficiënter middel.

De maatregel moet bovendien in de tijd beperkt blijven. Het is niet de bedoeling dat we mensen betalen om met de auto naar Brussel te blijven komen, ook al is dat op andere momenten. Wie een incentive krijgt, zal niet snel geneigd zijn om dichterbij zijn werk te komen wonen of om alternatieven te proberen. We mogen dergelijk ongewenst gedrag niet bestendigen. We moeten in de eerste plaats vermijden dat mensen zich verplaatsen met de wagen. Als dat niet mogelijk is, moeten we bekijken hoe we de verplaatsingen over de hele dag kunnen spreiden. Mensen die verder van Brussel wonen stimuleren om met de wagen te komen, lijkt mij evenwel geen goed idee.

Werd dit idee al onderzocht? Hoe staat u daar tegenover?

Werkt Brussel verder aan de invoering van de slimme kilometerheffing?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het is de bedoeling dat er voor particuliere wagens op termijn een intelligente kilometerheffing komt. Ik ben daar voorstander van, zeker voor de zones*

kilomètre pour les voitures privées. Je suis d'accord avec ce principe, et plus encore avec son instauration dans les zones métropolitaines autour de Bruxelles et d'Anvers, principales concernées. Rien ne sert d'importuner les gens de la province du Luxembourg ou de Flandre occidentale avec une taxe au kilomètre en fonction de l'heure. En effet, il n'y a pas de réels problèmes de trafic dans ces provinces. En réalité, les problèmes les plus importants se posent d'abord à Anvers, puis à Bruxelles.

Je précise que ce système n'existe encore nulle part. Stockholm, Milan ou Londres ont leur propre système de péage au cordon, davantage passif. Le système développé le plus intelligemment est celui de Singapour, je l'ai vérifié sur place. Il s'adapte aux embouteillages sur les autoroutes. Le péage est généralisé à l'ensemble de cette ville un peu spéciale et est proportionnel au taux de pollution constaté à tel ou tel endroit. Les Singapouriens développent cependant un nouveau système de tarification kilométrique intelligent, basé sur le gps, qui devrait être opérationnel en 2021.

À terme, étant donné que Singapour est la ville la plus avancée en la matière, si le système fonctionne bien là-bas, nous pourrions peut-être l'acheter en 2022 ou 2023. Pour ce faire, un accord de collaboration, avec au moins la Flandre et la Wallonie, serait nécessaire. Pour l'heure, sur la base des contacts que j'entretiens avec la Wallonie, je pense pouvoir dire qu'une tarification intelligente dans la zone métropolitaine de Bruxelles serait une solution permettant de faire avancer les choses. Ce serait idéal à plus long terme.

Je rejoins M. Cerexhe quand il attire notre attention sur le risque de délocalisations auquel il convient de faire attention si l'impose de telles limitations à Bruxelles. Bruxelles n'est ni Londres, ni Stockholm, ni une île.

Cela ne signifie pas qu'il faut exclure les autres systèmes. On pourrait, par exemple, lier le système au covoiturage et stipuler que le trajet est gratuit à partir de deux passagers en plus du conducteur. Le choix resterait libre.

En tant que gouvernement, nous devons être attentifs à toutes les solutions et aux projets pilotes

rond Brussel en Antwerpen.

De intelligente kilometerheffing wordt nog nergens gebruikt. De meeste steden heffen een tol aan de stadsgrenzen. Alleen Singapore past een ander systeem toe. Daar is het bedrag van de tol afhankelijk van de omvang van de files en de ernst van de vervuiling.

Vanaf 2021 zou Singapore met een intelligente kilometerheffing werken. Als dat systeem goed werkt, kan het Brussels Gewest het misschien vanaf 2022 aankopen, maar eerst moet er een samenwerkingsovereenkomst met Vlaanderen en Wallonië zijn. Een intelligente kilometerheffing in de hoofdstedelijke zone kan de zaken mogelijk in beweging krijgen en zou op langere termijn de ideale oplossing zijn.

We moeten ervoor opletten dat we geen bedrijven wegjagen uit Brussel. Dat betekent echter niet dat alle andere systemen al bij voorbaat zijn uitgesloten. Zo zouden we bijvoorbeeld een vrijstelling kunnen geven voor wagens met minstens drie inzittenden. Ook tegen een positieve stadstol zoals die in Rotterdam bestaat, ben ik op zich niet gekant.

Ik heb aan de personen die aan het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) - Good Move werken, gevraagd om de kwestie in de voorstellen en studies op te nemen. Er komen bovendien maatregelen om een mentaliteitswijziging teweeg te brengen. Daar loopt echter nog een studie over, dus kan ik er niet veel meer over zeggen.

Brussel Mobiliteit beschikt niet over een diepgaande studie over de positieve stadstol.

In Rotterdam is het niet de stad, maar de Nederlandse staat die de positieve stadstol betaalt. Als het Brussels Gewest een dergelijke tol zou financieren, zou het Vlamingen en Walen betalen voor hun gedragswijziging. Het is logischer als de gewesten daar samen voor instaan. Daarom is een samenwerkingsovereenkomst noodzakelijk.

Bovendien kom je dan in een absurde situatie terecht waarin de federale overheid bedrijfswagens subsidieert en het Brussels Gewest vervolgens betaalt om die wagens niet te gebruiken!

mis en place dans les autres villes, en Belgique et à l'étranger. Nous connaissons le projet de Rotterdam et le péage positif. Je n'y suis pas opposé en soi.

Nous avons demandé aux personnes qui sont en train d'élaborer le prochain Plan régional de mobilité (PRM) - Good Move que cela fasse partie des propositions et des pistes étudiées. Nous verrons dans quelle mesure ce sera repris dans le plan final. Dans le cadre des actions du focus Good Choice, des mesures visant un changement de comportement sont prévues. Une étude étant en cours, je ne vais pas me prononcer à ce sujet, mais la question est reprise dans le cadre du focus Good Choice de Good Move.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'une étude approfondie en tant que telle sur le sujet, mais la question est reprise dans le cadre de la discussion préalable de Good Move.

Certains, dont M. De Lille et le groupe PS, ont dit qu'à Rotterdam, ce n'était pas la ville qui payait, mais l'État néerlandais, et que cela soulevait des questions. Si la Région bruxelloise finançait, elle paierait les Flamands et les Wallons pour leur changement de comportement. Pour rester logique, la prise en charge devrait donc être interrégionale ou réalisée par l'État fédéral. Cependant, dans la mesure où il s'agit d'une compétence régionale, il conviendrait plutôt qu'un accord de collaboration interrégional soit conclu avec la Flandre et la Wallonie.

En outre, il serait tout de même étrange de financer les voitures de société et de donner de l'argent à leurs utilisateurs pour qu'ils renoncent à en faire usage, alors que leur voiture de société est déjà exagérément subventionnée ! Il y a là une contradiction publique, même si les niveaux de pouvoir en jeu sont différents : les autorités fédérales subventionneraient les voitures de société et la Région subventionnerait leur non-utilisation !

Cela ne signifie pas qu'il faut exclure des mesures positives de changement de comportement. Une alternative pourrait consister à permettre à ceux qui se déplacent à trois dans un véhicule de rouler gratuitement et de faire payer ceux qui roulent seuls. Rouler seul, c'est comme prendre un avion en classe affaires plutôt qu'en classe économique.

Ik wil echter geen positieve maatregelen uitsluiten die tot een gedragswijziging kunnen leiden.

C'est du luxe !

J'émets quelques réserves sur la mesure concrète de Rotterdam. La question sera approfondie dans le volet Good Choice de Good Move.

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

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je souhaiterais réagir aux interpellations de mes collègues. Nous allons bientôt recevoir le rapport commandé par le ministre Vanhengel et j'imagine que les experts se seront limités à évaluer l'aspect fiscal de la question. Or, la mesure évoquée est beaucoup plus globale et je ne suis pas certain que le rapport, que nous lirons avec attention, fournisse des éléments très intéressants à ce sujet.

Quant au péage urbain, M. Loewenstein, j'ai lu, comme M. Kompany, les conclusions du panel citoyen, mais je n'ai pas l'intention de les retranscrire à la lettre, sinon, notre métier n'aurait plus de sens ! Nous sommes favorables à un péage de cordon, mais dans la zone métropolitaine et pas aux frontières de la Région bruxelloise. Je perçois l'attention du ministre pour mon argumentation.

S'agissant de la rémunération des navetteurs, un principe que craint M. Koyuncu et qu'a également évoqué le ministre, je n'aime pas l'idée d'une Région bruxelloise fermée sur elle-même. Je suis très fier que Bruxelles constitue le premier bassin d'emploi du pays. Je suis fier que 350.000 personnes viennent de Flandre et de Wallonie travailler ici. Imaginez que cela cesse d'être le cas : qu'en serait-il du développement économique et commercial de notre Région ?

Je vous rappelle également que nous sommes quelques-uns, dont vous, M. le ministre, à nous être battus pour que Bruxelles soit refinancée, et ce refinancement a aussi été obtenu dans le cadre de la mobilité.

Nous devons être attentifs à l'image que nous donnerions de Bruxelles aux deux autres Régions si, demain, il fallait franchir une frontière et payer pour pénétrer dans la capitale. Je n'aime pas du tout l'idée de culpabiliser les navetteurs. Cela me semble être une vision à court terme de la manière

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

De heer Benoît Cerexhe (cdH) (in het Frans).- *Binnenkort ontvangen we het verslag dat minister Vanhengel besteld heeft. Ik veronderstel dat de experts alleen het fiscale aspect van de kwestie geëvalueerd hebben. De maatregel is echter veel algemener en ik betwijfel of het verslag daarover veel interessante elementen zal bevatten.*

Wat de stadstol betreft wil ik geen letterlijke kopie maken van de conclusies van het burgerpanel, anders zou ons werk overbodig worden. We zijn te vinden voor een tolheffing, maar dan wel in de hoofdstedelijke zone en niet aan de grenzen van het Brussels Gewest.

Wat de beloning voor de pendelaars betreft: ik houd niet van het idee van een Brussels Gewest dat gesloten en op zichzelf teruggeplooid is. Ik ben er trots op dat Brussel het grootste werkgelegenheidsbekken van het land is. Ik ben er trots op dat 350.000 mensen uit Vlaanderen en Wallonië hier komen werken. Stel u voor dat dat ophield: wat zou dat betekenen voor de economische en commerciële ontwikkeling van het gewest?

Ik wil eraan herinneren dat we de herfinanciering van Brussel ook hebben bekommen in het kader van de mobiliteit.

Laten we ook denken aan de gevolgen voor ons imago bij de andere twee gewesten als de mensen morgen een grens zouden moeten oversteken en zouden moeten betalen om de hoofdstad binnen te komen. Ik wil de pendelaars niet de schuld geven. Dat lijkt me een kortetermijnvisie op de manier waarop Brussel zich verder moet ontwikkelen.

Voor een keer ben ik het eens met de heer De Lille, maar we moeten alles zien in het kader van een globaal plan. Ik heb een resolutie ingediend waarover enkele maanden gelden is gestemd, om

dont Bruxelles doit se développer.

Pour une fois, je suis assez d'accord avec M. De Lille, mais tout cela doit s'envisager dans le cadre d'un plan global. J'ai déposé une résolution qui a été votée il y a quelques mois et qui vise à autoriser les entreprises à accorder, aux employés qui habitent dans un rayon de quatre ou cinq kilomètres de leur entreprise, le même type d'avantage fiscal que les voitures de société. Créer ce lien entre le domicile et lieu de travail est encore plus positif. Si les gens résident à proximité de leur lieu de travail, ils n'ont plus besoin de voiture. Mais, comme je l'ai dit, cela fait partie d'un ensemble de mesures. J'estime que l'expérience mérite d'être tentée.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis heureux d'entendre que le cdH est favorable au péage de cordon dans la zone métropolitaine.

Plus largement, s'agissant du panel citoyen, j'ai été frappé, lors des discussions du rapport avec les citoyens, par l'enthousiasme de la majorité des groupes politiques pour les propositions avancées, dont le péage de cordon était une piste emblématique.

Mon propos était de vous enjoindre à traduire concrètement ces propositions émanant du panel, puisque la volonté politique d'aller de l'avant en la matière est quasi unanime. Cela vaut donc la peine d'explorer les pistes qui peuvent nous rassembler et être rapidement mises en œuvre.

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

M. Hasan Koyuncu (PS).- J'ai bien compris les intentions de M. Cerexhe. Mon groupe aussi souhaite le développement de Bruxelles, mais comment financer la récompense qui sera accordée aux navetteurs ? Qui va la payer ?

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ce point doit être examiné dans le cadre du projet pilote. C'est plutôt au niveau régional que cela doit se régler, selon

bedrijven de kans te geven aan werknemers die binnen een straal van vier of vijf kilometer van het bedrijf wonen, hetzelfde soort fiscaal voordeel te geven als de bedrijfswagens. Het creëren van die link tussen woon- en werkplaats is nog positiever. Als mensen dicht bij het werk wonen, hebben ze geen auto meer nodig. Maar zoals gezegd, dat maakt deel uit van een groter pakket maatregelen. Ik hoop dat dit het proberen waard is

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat het cdH voorstander is van een stadstol in de hoofdstedelijke zone.*

Het enthousiasme van de meerderheid over die stadstol tijdens de voorstelling van het rapport van het burgerpanel, verraste mij.

U moet de voorstellen van het burgerpanel in concrete voorstellen omzetten. De politieke wil om vooruitgang te boeken is immers groot.

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

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans).*- *Ook de PS wil dat Brussel zich verder kan ontwikkelen. De vraag is echter wie de beloning voor de pendelaars zal betalen.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Dat moet in een proefproject worden onderzocht.*

moi.

M. Hasan Koyuncu (PS).- Nous voulons une solution qui ne sanctionne pas les Bruxellois.

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Ils ne le seront pas. Cela coûtera, certes, un peu d'argent au budget régional. Toutefois, je vous rappelle que l'expérience menée à Rotterdam sur 33.000 automobilistes n'a coûté que 5 millions d'euros, ce qui ne me semble pas insurmontable pour un projet pilote à prévoir dans le cadre d'un budget régional.

Mais je ne dis pas que c'est la seule mesure possible. Je suis d'accord avec M. De Lille : il s'agit d'un ensemble de mesures. Et celle-ci doit en faire partie.

Mme la présidente.- Cette conversation intéressante se passe, pour le moment, singulièrement entre des membres de la majorité, à qui je propose de la poursuivre en aparté.

(Sourires et rumeurs)

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Nous plaillons pour une tarification kilométrique intelligente non seulement au sein de la Région, mais de toute la zone métropolitaine.*

La tarification kilométrique, qu'elle soit zonale ou de cordon, constitue une mesure de mobilité, pas une mesure fiscale. Elle vise à modifier les habitudes de déplacements. C'est cet impact-là qu'il faut tâcher d'évaluer.

Vous dites être favorable à un péage de cordon dans la zone métropolitaine. Cela signifie que tous les conducteurs qui circulent dans un rayon de 30km autour de Bruxelles ne paieront rien, tant qu'ils ne franchissent pas le cordon.

Il me paraît plus logique d'instaurer un péage au sein d'une zone donnée : la grande majorité des automobilistes qui viennent à Bruxelles habitent dans la zone métropolitaine. Les navetteurs qui

Ik vind dat het gewest daarvoor moet instaan.

De heer Hasan Koyuncu (PS) *(in het Frans).*- *De Brusselaars mogen er geen nadeel van ondervinden.*

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).*- *Dat zal niet gebeuren. Uiteraard zal een positieve stadstol het gewest wel wat kosten, maar in Rotterdam viel dat nogal mee.*

Ik ben het overigens met de heer De Lille eens als hij zegt dat er meerdere maatregelen tegelijkertijd moeten worden genomen.

Mevrouw de voorzitter.- Momenteel discussiëren alleen leden van de meerderheid over dit interessante onderwerp. Ik stel voor dat ze de discussie onder vier ogen voortzetten.

(Glimlachjes en rumoer)

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is altijd fijn te merken dat sommige onderwerpen passionele reacties oproepen.

We willen een slimme kilometerheffing, niet alleen in het gewest, maar in heel de metropolitane gemeenschap.

Mensen voelen een heffing vaak aan als een bestraffing. Een kilometerheffing, of het nu om een zonale heffing of een cordonheffing gaat, mag geen belastingverhoging of -verlaging met zich brengen. Het is een mobiliteitsmiddel en moet geëvalueerd worden in het licht van de effecten die de heffing heeft op de mobiliteit. Het gaat er niet om mensen te bestraffen of te belonen, maar hen tot bepaalde keuzes te bewegen. Als we daarin slagen, hebben we goed werk geleverd.

We moeten bepaalde termen juist definiëren. Ik denk dat de meesten niet te vinden zijn voor een

viennent de plus loin utilisent le plus souvent les transports en commun. Si nous ne faisons pas payer ceux qui viennent de la périphérie, la mesure sera sans effet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "la mise en service d'une nouvelle ligne de bus électrique par la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La STIB va franchir en juin 2018 une étape importante en exploitant, pour la première fois, des bus 100% électriques sur son réseau. Ils desserviront une nouvelle ligne entre le haut de la ville et le centre. Après plus de 50 ans, la STIB vient, semble-t-il, de redécouvrir la nécessité de relier le centre et le haut de la ville, liaison qui avait été sacrifiée avec la disparition des lignes de tram 4 et 6. Tout vient donc à point à qui sait attendre...

Cette amélioration ponctuelle de la desserte du réseau de la STIB pose néanmoins quelques questions. Sept bus électriques d'une capacité de 42

cordonheffing, maar voor een zonale heffing. U zegt dat u voor een cordonheffing bent voorbij de metropolitane gemeenschap. Dat betekent dat alle bestuurders in een straal van 30 km rond Brussel kunnen rondrijden zonder te betalen, omdat ze zich binnen het cordon bevinden. Een cordonheffing betekent dat een bestuurder betaalt wanneer hij de grens oversteekt.

Volgens mij is het beter om een heffing in te voeren binnen een bepaald gebied, anders heeft zo'n heffing geen zin: het overgrote deel van de mensen die naar Brussel komt, woont nu eenmaal in de metropolitane zone. Pendelaars die van verder komen, komen vooral met het openbaar vervoer. We moeten ook mensen uit de gemeenten rond Brussel laten betalen, want anders zal de maatregel geen effect sorteren. Daarover zullen we het later nog wel hebben.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de ingebruikneming van een nieuwe lijn voor elektrische bussen door de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Vanaf juni 2018 zullen voor het eerst elektrische bussen op het MIVB-net rijden, meer bepaald tussen de bovenstad en het centrum.*

Die tijdelijke verruiming van het aanbod roept echter vragen op. Zeven elektrische bussen met elk 42 plaatsen zullen om de 20 minuten rijden tussen het Louizaplein en de Antoine Dansaertstraat. Die lage frequentie lijkt erop te wijzen dat de MIVB niet in het succes van de nieuwe lijn gelooft, tenzij ze technische problemen vreest. Zou een dergelijke test niet beter uitgevoerd worden op een bestaande

places circuleront dès le mois de juin entre la place Louise et la rue Antoine Dansaert, à raison d'un bus toutes les 20 minutes. Cette fréquence assez faible semble refléter les doutes de la STIB quant au succès de cette nouvelle liaison, à moins qu'elle craigne des difficultés techniques. Ne conviendrait-il pas de mener une expérience parallèle sur une ligne existante, comme le bus 22 ?

Enfin, si chacun est conscient de l'importance de réduire la pollution, la STIB a-t-elle évalué le coût au kilomètre, en y incluant les installations périphériques nécessaires, par comparaison à un bus classique ?

Est-il prévu de ne faire circuler ces bus que sur la future ligne 33 ? Une affectation ultérieure est-elle envisagée sur d'autres lignes à fréquentation faible ? Le nombre de véhicules commandés rendra-t-il nécessaires des retours réguliers au dépôt ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les bus électriques circuleront, en effet, exclusivement sur la nouvelle ligne 33. Nous allons acheter d'autres bus électriques pour deux autres lignes au moins.

La ligne 33 sera exploitée de 7h30 à 23h30. Les véhicules restent sur le réseau pendant leur durée d'autonomie, soit huit heures. Il s'agit d'une autonomie théorique annoncée par le constructeur pour une exploitation dans des conditions optimales. Elle ne permettra pas à chaque véhicule d'assurer une exploitation de la ligne en continu du début à la fin de service, soit durant seize heures. Par précaution, la STIB a prévu une période de six heures sur le réseau pour le démarrage de la ligne. Trois roulements sont donc programmés en cours de journée pour recharger les batteries au dépôt.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Quelles sont les autres lignes que vous avez évoquées ?

lijn, zoals bijvoorbeeld bus 22?

Heeft de MIVB de kosten per kilometer geraamd, inclusief de nodige randapparatuur, en de vergelijking gemaakt met de kosten voor een klassieke bus?

Zullen de elektrische bussen enkel op lijn 33 rijden of kunnen ze later ook op andere lijnen met een lage frequentie worden ingezet? Zullen de nieuwe voertuigen vaak naar de remise moeten terugkeren?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De elektrische bussen zullen enkel op lijn 33 rijden. Voor minstens twee andere lijnen zullen er andere elektrische bussen worden aangekocht.*

Lijn 33 zal rijden tussen 7.30 en 23.30 uur. De voertuigen blijven op het netwerk tijdens hun acht uur durende autonomieperiode. De voertuigen zullen dus niet van begin tot einde, d.w.z. gedurende 16 uur, ononderbroken op de lijn kunnen rijden. Voorzichtigheidshalve heeft de MIVB bij de start van de lijn per bus een periode van zes uur op het net voorzien. Er worden drie ritten per dag gepland om de accu's in de remise te kunnen opladen.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Welke zijn die andere lijnen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous les communiquerai. Elles sont au nombre de deux et elles ont été décidées par le gouvernement en 2016 déjà.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "l'avenir de Blue-bike en Région bruxelloise".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *La SNCB compte se défaire du système de vélos partagés Blue-bike, qu'elle détient à 52%. Dans un article paru le 17 avril dans le journal De Tijd, Optimobil Vlaanderen se disait intéressé, mais des problèmes subsistaient. Pour la Région bruxelloise, la question est de savoir qui reprendra les quatre stations Blue-bike présentes sur son territoire.*

Ces vélos partagés bleus sont présents dans 53 gares belges et visent essentiellement les usagers du rail.

En Région bruxelloise, ils contribuent, avec les vélos Villo, à réduire le nombre de voitures dans le centre-ville. Avez-vous des chiffres sur leur utilisation ? En 2013, on lisait dans Bruzz qu'ils ne remportaient pas un franc succès. Qu'en est-il cinq ans plus tard ?

Que deviendront les vélos Blue-bike bruxellois si la Flandre rachète les parts de la SNCB, via Optimobil Vlaanderen ? La Région a-t-elle fait des propositions à la SNCB ? Un accord de coopération avec la Flandre est-il envisagé ?

Pourquoi les vélos Blue-bike coûtent-ils si cher à

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat heeft de regering in 2016 al beslist. Ik zal ze u meedelen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de toekomst van de Blue-bike in het Brussels Gewest".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Blue-bike is voor 52% in handen van de NMBS, maar de NMBS wil het deelfietsensysteem afstoten. Volgens een artikel in De Tijd van 17 april zou Optimobil Vlaanderen de aandelen overnemen, maar zijn er nog enkele problemen. Een belangrijke vraag voor het Brussels Gewest is wie de vier Brusselse Blue-bikestations zal overnemen.

Blue-bikes zijn de blauwgekleurde deelfietsen bij 53 Belgische treinstations. Ze zijn voornamelijk bedoeld voor treinreizigers. Voor een jaarkaart betalen leden 12 euro, voor 24 uur gebruik betalen de gebruikers 3,15 euro in Brussel. Ter vergelijking: in de meeste Vlaamse en Waalse gemeenten kost het slechts 1,15 euro voor 24 uur en er zijn een paar gemeenten waar het gebruik gratis is.

Ook al hebben we in het Brussels Gewest de Villofietsen, toch is de Blue-bike een mooi aanvullend systeem en helpt het om minder auto's in onze stadscentra te hebben. Hebt u zicht op het gebruik van Blue-bikes in het Brussels Gewest? In 2013 schreef Bruzz dat de Blue-bikes niet leken aan te slaan in Brussel. Is dat vijf jaar later nog altijd zo?

Wat zal er gebeuren met de Brusselse Blue-bikes

Bruxelles ? Est-il prévu de réduire les tarifs pour promouvoir ces vélos, éventuellement avec une contribution de la Région bruxelloise ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *D'après Blue-bike, l'utilisation est passée de 1.094 vélos par gare en 2013 à 6.243 en 2017. Le marché existe donc bel et bien.*

Blue-bike s'adresse aux personnes qui souhaitent disposer d'un vélo toute la journée lors d'un séjour occasionnel à Bruxelles, pour le travail ou du tourisme. Villo convient mieux aux Bruxellois qu'aux navetteurs, vu la forte demande aux heures de pointe du matin et du soir, dans les grandes stations.

Aucun contact n'a encore été pris avec la SNCB à propos du rachat des parts. En Flandre et en Wallonie, les communes interviennent dans la location, par un système de tiers payant. Cela réduit considérablement le prix. À Bruxelles, ce n'est pas envisagé car la plupart des utilisateurs de vélos partagés utilisent Villo.

als Vlaanderen de aandelen van de NMBS overneemt via Optimobil Vlaanderen? Heeft het gewest contact gehad met de NMBS om de aandelen in Brussel over te nemen? Zijn er contacten met Vlaanderen om via een samenwerkingsakkoord te werken? Misschien neemt Vlaanderen alle aandelen over en wil het gewest het systeem ook buiten Vlaanderen beheren.

De huurprijs van een Blue-bike is relatief hoog in Brussel. In de meeste Vlaamse en Waalse gemeenten wordt een tarief van 1,15 euro gehanteerd. Waarom ligt het Brusselse tarief zo hoog? Zijn er plannen om dit te laten dalen en zo de Blue-bikes te promoten, eventueel met een bijdrage van het Brussels Gewest?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Uit de cijfers van Blue-bike blijkt dat het gebruik gestegen is. In 2013 werden er per station 1.094 Blue-bikes gebruikt, terwijl dat er in 2017 6.243 waren. Ik zal de gedetailleerde cijfers per station aan het verslag toevoegen. Er is dus wel degelijk een markt voor een back-to-one-systeem, zoals Blue-bike. In Nederland is de OV-fiets, een gelijkaardig systeem, trouwens de voornaamste deelfiets. Bij ons is dat echter niet het geval.

Blue-bike spreekt mensen aan die occasioneel voor werk of toerisme in Brussel moeten zijn en die een hele dag lang over een fiets willen beschikken. Villo is dan weer eerder een systeem voor Brusselaars en minder geschikt voor pendelaars gezien de enorme vraag tijdens de ochtend- en avondspits aan de grote stations.

Over de overdracht van de aandelen is er nog geen contact geweest met de NMBS. In Vlaanderen en Wallonië werd er een derde-betalersregeling ingevoerd, waarbij de gemeenten bijdragen aan de huurprijs. Dat maakt het voor de gebruiker een stuk goedkoper. In Brussel werd een derde-betalersregeling niet overwogen, omdat de meeste deelfietsgebruikers een beroep doen op Villo. Er is dus een ander systeem.

Ook al is het aantal Blue-bikegebruikers flink

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Les deux systèmes me semblent complémentaires. Si la SNCB transfère ses parts à la Flandre, je crains que Blue-bike ne disparaisse à Bruxelles. J'espère donc que vous prendrez contact avec la SNCB.*

- *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 "l'avenir du Parking de dissuasion situé sur le parking C".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est lue par M. Kompany.

La parole est à M. Kompany.

M. Pierre Kompany (cdH).- M. Fassi-Fihri voulait faire le point sur le futur du parking de dissuasion qui devait se situer sur l'actuel Parking C. En effet, les cartes ont été il y a peu redistribuées avec l'annonce faite par la Ville de Bruxelles de se dégager du bail emphytéotique signé avec Ghelamco. Or, l'abandon de ce projet crée une situation urbanistique, juridique, voire financière compliquée qui mérite des

gestegen, in 2017 werden er maar gemiddeld 17 Blue-bikes per dag verhuurd. Dat is relatief weinig in vergelijking met Villo, dat ongeveer 5.000 keer per dag een fiets verhuurt. Daarom zijn er nog geen plannen om samen te werken met Blue-bike om de huurprijs te verlagen.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Volgens mij vullen beide systemen elkaar aan. De NMBS wil haar aandelen van Blue-bike overdragen. Ik ben bang dat die overdracht ertoe leidt dat Blue-bike nog wel zal blijven bestaan in Vlaanderen en Wallonië, maar niet meer in Brussel. Dat zou jammer zijn. Ik hoop dat u contact opneemt met de NMBS, opdat Brussel Blue-bike niet verliest.

- *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 toekomst van de ontradingsparking op Parking C".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag door de heer Pierre Kompany voorgelezen.

De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans)*.- *De heer Fassi-Fihri wil weten hoever het staat met de overstapparking op Parking C nu de stad Brussel de erfpachtovereenkomst met Ghelamco ongedaan heeft gemaakt. Dat leidt immers tot een stedenbouwkundig, juridisch en financieel complexe situatie.*

Hoewel het gewest niet door die erfpachtovereenkomst gebonden is en niet bij de

éclaircissements.

En effet, même si la Région n'est en aucun cas liée par ce bail et n'a d'ailleurs pas été consultée lorsque la Ville de Bruxelles en négociait les conditions avec Ghelamco, elle est tout de même partie prenante de ce projet, puisqu'elle l'a intégré en décidant de la construction d'un parking de dissuasion à côté du futur stade national.

Quels sont les liens, de nature juridique ou autre, entre la Région et ce projet de parking de dissuasion ? Par ailleurs, quel est le montant payé par la Région afin d'intégrer ce projet ? Va-t-il pouvoir être récupéré par la Région ?

Au-delà de ces considérations juridiques et financières, c'est la question de l'avenir du projet de parking de dissuasion qui se pose, vu l'abandon du projet de stade national auquel la construction de ce parking était liée. Est-ce que votre gouvernement a déjà pris une décision à cet égard ? Quel est le calendrier en la matière ? Quelle place sera-t-elle laissée à la participation citoyenne dans le cadre de cette décision ?

Une chose est sûre : une décision rapide s'impose dans ce dossier, vu le besoin criant en parkings de transit aux abords de la capitale, mais aussi dans le cadre du projet de prolongement de la ligne de tram 9. Il serait en effet impensable que ce parking ne soit pas connecté dès son ouverture au réseau de trams de la STIB.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas d'autres informations que celles déjà données par le passé par mes collègues. Le gouvernement est favorable à un Park and Ride (P+R) sur le site du Parking C, même si le stade ne se réalise pas. En revanche, nous ignorons encore sous quelle forme et comment. Les choses devraient s'éclaircir avec la Ville de Bruxelles dans les semaines ou les mois à venir.

À la suite de la fermeture du tunnel Léopold II, vous savez que nous avons un accord de principe avec la Ville de Bruxelles pour aménager un parking de 1.000 places sur le Parking C, avec une

onderhandelingen betrokken was, is het toch betrokken partij, aangezien het plannen had om een nieuw voetbalstadion mét overstapparking te bouwen.

In welke mate is het Brussels Gewest bij het project van de overstapparking betrokken? Hoeveel betaalde het gewest voor de parking? Kan het dat geld terugvorderen? Wat zal er met de parking gebeuren nu het plan voor het stadion is afgevoerd? Hoe ziet de planning eruit? Is er sprake van burgerparticipatie in het kader van die beslissing?

Gezien de grote behoefte aan overstapparkings en de geplande verlenging van tramlijn 9, moet de regering snel een beslissing nemen, zodat de parking en het tramverkeer perfect op elkaar kunnen aansluiten.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik beschik niet over nieuwe informatie. De regering is voorstander van een park-and-ride op Parking C, ook als het stadion er niet komt. Ze overlegt daar in de komende maanden met de stad Brussel over.*

Tijdens de sluiting van de Leopold II-tunnel komt er normaal gezien een parking met duizend plaatsen op Parking C, met een pendelbus tot aan de metro.

navette qui le relie au métro.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- J'ai bien noté que le gouvernement est favorable à la réalisation de ce parking de 1.000 places.

Je n'ai malheureusement pas reçu de réponse au sujet du montant consacré par la Région à ce projet.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'accessibilité du site de Tour et Taxis et de ses environs".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Les projets immobiliers de développement du site de Tour & Taxis avancent. Alors que la zone souffre déjà cruellement d'un déficit d'accessibilité en transports publics, ce problème ne manquera pas de s'accroître avec l'arrivée de nouveaux logements et commerces.

Malheureusement, vous avez abandonné le projet de tram qui aurait dû et pu desservir cette zone, répondant ainsi efficacement aux besoins et participant à diminuer le recours à la voiture dans cette zone. Vous avez également supprimé la bande réservée aux bus qui figurait dans les premières moutures du projet de réaménagement de l'avenue du Port.

Votre seule réponse actuelle à la demande consiste à annoncer un plus grand nombre de bus. Mais,

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De regering pleit dus voor een overstapparking met duizend plaatsen.*

Jammer genoeg hebt u me niet gezegd hoeveel het geweest al voor de overstapparking heeft betaald.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de bereikbaarheid van Thurn & Taxis en de omgeving ervan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De site rond Tour en Taxis wordt steeds verder ontwikkeld. Er komen alsmaar meer woningen en handelszaken bij. Ondanks de toenemende nood aan openbaar vervoer voor de ontsluiting van de site hebt u niet alleen het tramproject laten varen, maar hebt u ook de busbaan in het oorspronkelijke herinrichtingsplan van de Havenlaan geschrapt. Uw enige antwoord op de noden is om in alsmaar meer bussen te voorzien. Maar, zoals de buurtbewoners terecht opmerken, die bussen staan stil in de files, zodat ook die oplossing geen zoden aan de dijk brengt.*

Hoe zult u dus op korte termijn tegemoetkomen aan de alsmaar groter wordende behoefte aan openbaar vervoer op de site van Tour en Taxis?

comme le font remarquer les riverains, les bus sont aujourd'hui à l'arrêt, bloqués dans les embouteillages. Ajouter des bus à l'arrêt à d'autres bus à l'arrêt ne résoudra rien. Au contraire.

Hormis les bus annoncés, quelles sont les mesures prévues, à court terme, pour répondre au criant besoin d'augmentation de l'offre de transports publics dans la zone de Tour & Taxis ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Comme vous le savez, des choix ont été effectués dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement, qui court jusqu'en 2025, pour un montant de 5,2 milliards d'euros. Pour le moment, ces choix ne se sont pas portés sur la mise en place d'un tram vers Tour & Taxis, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la Ville de Bruxelles, ainsi que les habitants de l'avenue Bockstael, y sont très réticents et refusent même la mise en place d'une telle solution. Ce refus s'exprime également sur le plan politique.

Ensuite, il faut tenir compte du calendrier de construction de la passerelle Picard et du développement complet du site de Tour & Taxis. Même si cette question a été clarifiée depuis, l'achèvement de la passerelle Picard prendra encore au moins deux ou trois ans. Il faut aussi tenir compte du fait que la liaison avec la gare de Bruxelles-Nord n'est pas évidente, ainsi que du projet de métro à cet endroit, de même que des coûts de construction et d'exploitation.

Évidemment, le permis et la construction de la passerelle Picard prévoient le passage des trams et des bus. Comme vous le savez, il est également prévu de refaire l'axe de la rue Picard, mais nous attendons pour ce faire la conclusion d'un projet. À partir de ce projet, il sera possible de prévoir un espace propre pour les bus dans un premier temps, et pour les trams dans un second temps.

J'ai également rencontré une délégation d'habitants et je me suis engagé devant eux à commander auprès de la STIB une étude d'opportunité préalable concernant la liaison entre la gare de

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Er zijn keuzes gemaakt in het kader van het meerjarige investeringsplan, dat loopt tot 2025, en dit voor een bedrag van 5,2 miljard euro. Momenteel wordt er niet in een tram naar Tour & Taxis voorzien en dit om een aantal redenen.*

Op de eerste plaats staat zowel Brussel-Stad als de bewoners van de Bockstaellaan bijzonder weigerachtig tegenover een dergelijke oplossing. Die weigering komt ook op politiek vlak tot uiting.

Daarnaast moeten we rekening houden met de aanleg van de voetgangersbrug Picard en met de volledige ontwikkeling van de site Tour & Taxis. Het zal nog minstens twee tot drie jaar duren voor de voetgangersbrug Picard klaar is. En we moeten ook rekening houden met het feit dat de verbinding met het station Brussel-Noord niet vanzelfsprekend is, alsook met het metroproject op die plaats en met de bouw- en exploitatiekosten.

De Picardbrug zal tram- en busverkeer toelaten. Bovendien staat ook de herinrichting van de Picardstraat gepland, waardoor het mogelijk zal zijn om in eerste instantie in een eigen plek voor de bussen te voorzien en in een tweede fase in een eigen plaats voor de trams.

Ik heb ook met een groep bewoners gesproken en heb me tegenover hen geëngageerd om bij de MIVB een voorafgaande studie te bestellen met betrekking tot de verbinding tussen het station van Brussel-Noord, Tour & Taxis en de huidige tramlijnen. Dit zal in de loop van de komende maanden gebeuren, parallel aan de keuze voor de toekomstige tram- en metrolijnen. Die keuze zal worden opgenomen in de beheersovereenkomst of

Bruxelles-Nord, Tour & Taxis et les lignes de tram existantes. Ce sera fait dans les mois qui viennent, parallèlement au choix des futures lignes de tram et de métro. Celui-ci figurera soit dans le contrat de gestion, soit dans le plan ferroviaire. Il sera ensuite intégré au futur Plan régional de mobilité.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai retenu que le budget posait problème.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas uniquement...

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Entre autres choses. Je constate donc que des choix à très long terme, peut-être hypothétiques et qui ne résolvent rien avant longtemps, ont priorité sur la résolution de problèmes criants.

J'irai évidemment vérifier l'assertion selon laquelle la Ville de Bruxelles serait opposée à la création d'une ligne de tram.

M. Pascal Smet, ministre.- L'échevine de la mobilité de la Ville de Bruxelles l'a dit publiquement.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Elle n'est pas seule à décider à la Ville de Bruxelles, et certainement pas en matière d'urbanisme.

Il est intéressant de constater que vous avez décidé d'abandonner le projet de tram pour desservir la zone de Tour & Taxis : un coup dans l'eau. Encore heureux que la passerelle Picard sera, à terme, capable d'accueillir des rails de tram.

Aujourd'hui, vous évoquez un métro. En voilà une bonne idée !

M. Pascal Smet, ministre.- Qui a parlé de métro ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous, dans votre

in het spoorplan en vervolgens in het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik onthoud dat het budget een probleem vormt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Niet alleen het budget.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het komt erop neer dat u de voorkeur geeft aan hypothetische maatregelen, die eventueel slechts soelaas op lange termijn bieden, in plaats van aan een directe aanpak van de overduidelijke noden.*

Ik zal alvast nagaan of de stad Brussel inderdaad tegen een nieuwe tramlijn gekant is.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De schepen van Mobiliteit heeft dat publiekelijk verklaard.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Maar zij beslist daarover niet alleen.*

U schrapt het tramproject, maar gelukkig zal de voetgangersbrug Picard tramverkeer mogelijk maken.

En u haalt de metro aan. Voorwaar een uitstekend idee!

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Wie heeft er van een metro gesproken?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het*

réponse.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous n'avez rien compris, comme d'habitude.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'est parce que vous marmonnez !

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai parlé que des choix futurs. Dans certaines parties de la Région, un tram serait souhaitable. Prenons, par exemple, Neder-Over-Heembeek.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a beaucoup d'endroits dans la Région où un tram aurait été souhaitable !

M. Pascal Smet, ministre.- Mme Delforge, excusez-moi, mais quand il était au gouvernement, votre parti n'a rien fait.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- D'accord, on connaît la chanson !

Votre mandat est quasi terminé et vous êtes encore en train de vous plaindre de vos prédécesseurs, alors qu'ils n'avaient pas la STIB dans leurs attributions. Quand, tout va bien, c'est grâce à vous. Quand ça ne va pas, ce sont les autres. Vous êtes l'éternelle victime !

Je constate donc qu'un choix à très long terme et très coûteux a été fait et qu'en attendant, cette Région va encore briller par ses piètres performances en matière de mobilité.

- 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 "la situation des cyclistes et des

Frans).- *U in uw antwoord.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zoals gewoonlijk hebt u er niets van begrepen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat is omdat u uw antwoord mompelt!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik had het over toekomstige keuzes. Zo zou er best een tramlijn komen in bijvoorbeeld Neder-Over-Heembeek.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *O, er zijn heel wat plekken in het gewest waar een tramlijn gewenst zou zijn.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Uw partij heeft daarmee wel niets aangevangen toen zij nog deel uitmaakte van de regering.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat liedje kennen we. Uw mandaat is bijna ten einde en alles wat goed loopt, is dankzij u, maar alles wat verkeerd gaat, wijt u aan uw voorgangers. U bent het eeuwige slachtoffer!*

Hoe dan ook, u kiest voor een zeer dure langetermijnoplossing en intussen zal het gewest blijven uitblinken in een gebrekkige mobiliteit.

- 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 positie van de fietsers en

piétons sur l'avenue de Tervueren".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La piste cyclable longeant l'avenue de Tervueren, entre les Quatre Bras et le carrefour reliant l'avenue de Tervueren et la chaussée de Tervueren, a été récemment restaurée. Vous aviez annoncé la réalisation d'un rapport détaillé visant à vérifier si la situation est sans danger pour les cyclistes. Selon moi, ce n'est pas le cas. Ce rapport a-t-il été réalisé? Quelles en sont les conclusions? Entreprendez-vous des actions?*

Séparera-t-on la piste cyclable de la chaussée? Les potelets placés dans une série de virages sont largement insuffisants.

L'avenue de Tervueren est également dangereuse pour les piétons, en particulier aux arrêts de tram de Villalobar et Tir aux Pigeons. Qu'en est-il des projets d'amélioration de ces arrêts? En quoi consistent-ils exactement? Qu'en est-il de l'aménagement de passages pour piétons sécurisés? S'agira-t-il d'un simple passage clouté ou y aura-t-il des feux de signalisation? Quel est le calendrier des travaux? Quel est le budget disponible?

Concernant le carrefour complexe entre l'avenue de Tervueren, le boulevard du Souverain et l'avenue Parmentier, votre administration devait vérifier si les feux de signalisation sont suffisamment clairs. Cela a-t-il été fait? Quel est le résultat? Quelles adaptations ont-elles eu lieu ou auront-elles lieu?

La piste cyclable dans la forêt, parallèle à l'avenue de Tervueren, entre le carrefour de l'avenue de Tervueren, de la chaussée de Tervueren et des Quatre Bras en direction du ring, est très sûre mais en mauvais état. Pouvez-vous dresser un état des lieux de la convention avec la Région flamande concernant le réaménagement de cette piste? Quel en est le contenu? Quelle est la répartition des tâches? Quel est le calendrier du réaménagement?

voetgangers op de Tervurenlaan".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het fietspad langs de Tervurenlaan tussen het Vierarmenkruispunt en het kruispunt van de Tervurenlaan met de Tervuursesteenweg werd onlangs vernieuwd. U antwoordde mij eerder dat u een uitgebreid rapport zou laten opstellen om na te gaan of de situatie verkeersveilig is voor de fietsers. Volgens mij is dat niet het geval. Werd dat rapport ondertussen opgesteld? Wat zijn de conclusies? Zult u actie ondernemen?

Komt er een afscheiding tussen het fietspad en de rijbaan? De paaltjes die in een aantal bochten werden geplaatst, zijn ruim onvoldoende. Ik raad iedereen dan ook af om dat fietspad te gebruiken. Het is veel te gevaarlijk. Het is overduidelijk dat er een volledige afscheiding moet komen.

Ook voor de voetgangers is het op Tervurenlaan niet veilig, in het bijzonder bij de tramhaltes De Villalobar en Duivenschieting. U zei dat daarvoor een betere inrichting van de oversteekplaatsen en een verbetering aan de tramhaltes waren gepland.

Hoever staan de verbeteringsprojecten van die haltes? Wat houden ze precies in? Hoe zit het met de inrichting van veilige oversteekplaatsen? Wat houdt dat in: alleen een zebrapad of ook verkeerslichten? Wat is de timing van de werken? Welk budget is daarvoor beschikbaar?

Wat het complexe kruispunt aan de Tervurenlaan, de Vorstlaan en de Parmentierlaan betreft, zou uw administratie nagaan of het voldoende duidelijk is welk verkeerslicht op wie betrekking heeft. Is dat ondertussen gebeurd? Wat is het resultaat? Welke aanpassingen zijn er gebeurd of zullen nog gebeuren?

Het fietspad in het bos, parallel aan de Tervurenlaan, tussen het kruispunt aan de Tervurenlaan, de Tervuursesteenweg en het Vierarmenkruispunt in de richting van de Ring, is heel veilig, maar in slechte staat. Kunt u een stand van zaken geven van de overeenkomst met het Vlaams Gewest over de heraanleg van dat fietspad? Wat is de inhoud van die overeenkomst?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Après concertation avec tous les intéressés, un plan de mise en œuvre a été élaboré pour les arrêts de Villalobar et Tir aux Pigeons. La demande a été introduite via Osiris : nous attendons à présent l'autorisation d'effectuer les travaux cette année.*

Concernant le carrefour entre l'avenue de Tervueren, le boulevard du Souverain et l'avenue Parmentier, une étude est en cours, de même que la concertation avec les communes.

La piste cyclable dans la forêt se situe à la fois sur le territoire flamand et bruxellois. Dans le cadre du groupe de pilotage relatif au RER-vélo, il a été décidé que la Région flamande, via De Werkvennootschap, pilotera le projet, tandis que la Région bruxelloise contribuera à son financement. De Werkvennootschap désigne actuellement des bureaux d'études.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je pense que vous avez omis ma première question. La piste cyclable réaménagée sur le tronçon de l'avenue de Tervueren, entre la chaussée de Tervueren et les Quatre Bras, est très dangereuse. Je voudrais qu'elle soit entièrement séparée de la chaussée.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je vais faire examiner la situation.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Puis-je consulter les plans relatifs aux arrêts de Villalobar et Tir aux Pigeons ?*

Welke taakverdeling is er? Wat is de timing van de heraanleg?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Na overleg met alle betrokkenen werd er een uitvoeringsplan opgesteld voor de haltes De Villalobar en Duivenschieting. De aanvraag is ingediend via Osiris: we wachten nu op toestemming om de werkzaamheden nog dit jaar uit te voeren.

Over het kruispunt van de Tervuren-, Vorst- en Parmentierlaan loopt er een studie en wordt er overlegd met de gemeenten.

Het fietspad in het bos ligt zowel op Vlaams als Brussels grondgebied. In de stuurgroep over het fiets-GEN werd beslist dat het Vlaams Gewest, met name De Werkvennootschap, het project zal aansturen. Het Brussels Gewest zal financieel bijdragen. Dat betekent dat het Vlaams Gewest de voorbereidende studies zal uitvoeren, de plannen zal opstellen en de aanbesteding en de uitvoering voor zijn rekening zal nemen, terwijl het Brussels Gewest de stedenbouwkundige vergunning voor het deel dat op zijn grondgebied ligt, zal beheren en financieren. De Werkvennootschap stelt momenteel adviesbureaus aan.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik denk dat u mijn eerste vraag over het hoofd hebt gezien. Die handelde over het deel van de Tervurenlaan tussen de Tervuursesteenweg en het Vierarmenkruispunt. Op dat heraangelegde fietspad is het nu levensgevaarlijk. Ik zou daar graag een fietspad zien dat volledig afgescheiden is van de rijbaan.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal het laten nakijken.

De heer Paul Delva (CD&V).- Kan ik de plannen voor de tramhaltes De Villalobar en Duivenschieting inkijken?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Vous pouvez prendre rendez-vous avec mon collaborateur.*

- L'incident est clos.

De heer Pascal Smet, minister.- U kunt daarvoor een afspraak maken met mijn medewerker.

- Het incident is gesloten.