



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions**

—————
**Integraal verslag
van de interpellaties en
de vragen**

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobilititeit**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 9 JUILLET 2018**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 9 JULI 2018**

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INTERPELLATION** 7

Interpellation de M. Arnaud Pinxteren 7

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

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

concernant "la promotion de l'élargissement du ring par la Région flamande et la période de consultation en cours".

Discussion – Orateurs : 10

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Pierre Kompany (cdH)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Pascal Smet, ministre

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)

QUESTIONS ORALES 21

Question orale de Mme Caroline Persoons 21

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

concernant "l'aménagement des voiries et de l'espace public dans les zones de protection patrimoniale et urbanistique, dites « zones tampons », aux alentours des sites reconnus

INHOUD**INTERPELLATIE** 7

Interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren 7

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studenten-aangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

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

betreffende "de promotie van de verbreding van de Ring door het Vlaams Gewest en de lopende raadplegingsperiode".

Bespreking – Sprekers: 10

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Pierre Kompany (cdH)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Pascal Smet, minister

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)

MONDELINGE VRAGEN 21

Mondelinge vraag van mevrouw Caroline Persoons 21

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

betreffende "de aanleg van de wegen en van de openbare ruimte in de zones voor erfgoed- en stedenbouwkundige bescherming, de zogenaamde bufferzones, in de buurt van de sites die door de Unesco zijn erkend als

au patrimoine de l'Unesco".		werelderfgoed".	
Question orale de M. Pierre Kompany	25	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	25
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le vol de vélos".		betreffende "de diefstal van fietsen".	
Question orale de M. Pierre Kompany	27	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	27
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'insécurité dans les stations de transport en commun".		betreffende "de onveiligheid in de stations voor het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	31	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	31
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la multiplication de chantiers d'envergure de la STIB justifiant des interruptions de service prolongées".		betreffende "de toename van grote werken van de MIVB die lange onderbrekingen van de dienst verantwoorden".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	38	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	38
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le défi électrique de la STIB".		betreffende "de elektrische uitdaging van de MIVB".	
Question orale de M. Bruno De Lille	43	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les nuisances sonores et vibratoires causées par la ligne de tram 19 de la STIB".		betreffende "de tril- en geluidsoverlast veroorzaakt door tramlijn 19 van de MIVB".	

Question orale de M. Arnaud Pinxteren	46	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	46
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation du service Villo".		betreffende "de evaluatie van de Villo-dienst".	
Question orale de M. Paul Delva	49	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	49
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la piste cyclable rue de la Loi".		betreffende "het fietspad op de Wetstraat".	
Question orale de Mme Céline Delforge	52	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	52
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'engagement à la STIB de femmes portant le foulard".		betreffende "de aanwerving van vrouwen met een hoofddoek bij de MIVB".	
Question orale de M. Ahmed El Ktibi	54	Mondelinge vraag van de heer Ahmed El Ktibi	54
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'utilisation du réseau des trams pour les livraisons aux commerces et aux entreprises".		betreffende "het gebruik van het tramnet voor leveringen aan winkels en bedrijven".	
Question orale de Mme Julie de Groote	57	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	57
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la desserte du futur quartier Tivoli à Laeken".		betreffende "de bediening van de toekomstige Tivoli-wijk in Laken".	
Question orale de M. Pierre Kompany	58	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	58
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

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

concernant "la ligne de bus 48".

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast
met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de buslijn 48".

*Présidence : M. Pierre Kompany, troisième vice-président.
Voorzitterschap: de heer Pierre Kompany, derde ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Pinxteren.

INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "la promotion de l'élargissement du ring par la Région flamande et la période de consultation en cours".

M. le président.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- J'avais adressé mon interpellation au ministre-président également mais cela ne me dérange évidemment pas que M. Smet réponde au nom du gouvernement. Il me semblait en effet que l'enjeu dépassait les seules considérations de mobilité et d'élargissement du ring et qu'il touchait aussi à la coopération, ou plutôt à la non-coopération, entre les deux Régions.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Pinxteren.

INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "de promotie van de verbreding van de Ring door het Vlaams Gewest en de lopende raadplegingsperiode".

De voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Aangezien ik ervan uitging dat deze kwestie niet enkel over mobiliteit ging maar eveneens over de samenwerking, of eerder het gebrek aan samenwerking, tussen de twee gewesten, richtte ik mijn interpellatie tot u beiden. Ik ga ervan uit dat u overleg hebt gepleegd en hoop dat ook mijn vragen over het institutionele en het

Vous vous êtes sans doute concertés sur votre réponse et j'imagine que cet aspect-là, qui est plus de l'ordre de l'institutionnel et de l'interrégional, sera également abordé.

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire lors des questions d'actualité, les habitants du nord de Bruxelles ont reçu début juin dans leur boîte aux lettres un petit journal doublé d'un site web intitulé "werkenaandering.be". Je précise ".be" car je ne l'ai reçu qu'en néerlandais. Peut-être que la consonance de mon nom a induit en erreur le distributeur...

Cette brochure d'aspect trompeur est en fait une campagne de désinformation et de propagande réalisée par les promoteurs flamands de l'élargissement du ring. Dans ce document, on trouve de la publicité gratuite pour M. Weyts, une interview de vous-même, M. Smet, en votre qualité de ministre de la Mobilité, ou encore des informations concernant CurieuzeNeuzen, la campagne citoyenne de mesure de la qualité de l'air en Flandre.

Le mot "voiture" n'y figure pour ainsi dire pas, et seule une voiture est vaguement dessinée, coincée entre les pistes cyclables et les trams, censés illustrer l'avenir radieux et durable de la mobilité dans et autour du ring Nord. Même l'image du manager vélo bruxellois est utilisée pour nous expliquer à quel point l'élargissement du ring va améliorer la situation en Région bruxelloise !

Enfin, sur la dernière double page, vous pouvez essayer de retrouver avec l'aide des enfants ce que les promoteurs du projet appellent les "ringdiertjes", les petits animaux du ring qui vont, en fait, se faire écraser par les dix bandes de circulation prévues par la Flandre.

Cette propagande est particulièrement scandaleuse et cynique, tant elle est éloignée du projet, de sa vraie nature et des problèmes qu'il pose. Ce qui inquiète surtout, c'est la présence, dans cette brochure, d'un calendrier assez précis de la réalisation des travaux d'élargissement du ring, de même que la consultation publique en cours. Dans ce cadre, des séances d'information sont actuellement organisées, uniquement en Flandre, ce qui est pour le moins étonnant également.

Lors de notre récent débat d'actualité sur ce sujet,

intergewestelijke aspect beantwoord worden.

De inwoners in het noorden van Brussel kregen begin juni een brochure in de bus met een verwijzing naar de website 'werkenaandering.be'. Ik leg de nadruk op '.be' want ik heb ze enkel in het Nederlands ontvangen.

Deze misleidende brochure is eigenlijk een desinformatiecampagne die verspreid wordt door Vlaamse voorstanders van een verbreding van de Ring. Dit document maakt gratis reclame voor de heer Weyts, bevat een interview met u, in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit, en ook informatie over CurieuzeNeuzen, het burgerinitiatief dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen meet.

Een wazige tekening van een auto, geprangd tussen fietspaden en trams, moet de illusie wekken van een duurzame mobiliteit op en rond de noordelijke Ring. Op de kinderpagina staan de Ringdiertjes, die verpletterd zullen worden door de tien rijstroken die voorzien zijn door het Vlaams Gewest.

Deze propaganda is schandalig en cynisch, omdat ze compleet voorbij gaat aan de echte problematiek van het project. Het meest verontrustend in deze brochure is dat ze een zeer gedetailleerd tijdschema bevat van de werken voor de verbreding van de Ring en van de lopende openbare raadplegingen. Verrassend genoeg worden de informatievergaderingen enkel in Vlaanderen georganiseerd.

Volgens de heer Vanhengel heeft de minister-president een schrijven ontvangen van de Vlaamse ministers Bourgeois, Weyts en Schauvliege, met een kopie gericht aan de ministers Smet en Fremault, in verband met de opstart van het geïntegreerd planningsproces voor het noordelijke deel van de Ring van Brussel. De Vlaamse regering informeerde hierin over haar projecten en stelde voor structurele werkgroepen op te richten die samengesteld zijn uit meerdere administraties.

Tijdens de plenaire vergadering werd opgemerkt dat er voorafgaand aan enig technisch overleg een akkoord nodig is tussen de gewestelijke regeringen en dat de Brusselse regering zich verzet tegen een verbreding van de Ring, aangezien die een

le gouvernement, par le biais de M. Vanhengel, m'a répondu que le ministre-président avait effectivement reçu un courrier des ministres flamands Bourgeois, Weyts et Schauvliege, avec copie adressée aux ministres Smet et Fremault, concernant le lancement du processus de planification intégrée du ring de Bruxelles, sur sa partie nord.

Dans ce courrier, le gouvernement flamand informait le gouvernement bruxellois de ses projets et proposait de créer des groupes de travail structurels composés de plusieurs administrations, pour préparer les différentes composantes du programme de travaux sur le ring. Cette réponse me semble quelque peu inquiétante.

À l'occasion de cet échange en séance plénière, il a également été rappelé qu'un "accord entre les gouvernements régionaux est nécessaire préalablement à toute concertation technique et que le gouvernement bruxellois s'opposerait à un projet d'élargissement du ring qui menacerait la qualité de notre air, la santé de nos citoyens ou nos objectifs de mobilité". Cela tombe bien, puisque c'est précisément le projet qui est sur la table.

Pourtant, dans le cadre de la procédure de consultation actuellement en cours, nos communes et la Région sont sollicitées afin de remettre un avis sur le démarrage du projet et le processus proposé.

Une réponse bruxelloise a-t-elle été rédigée dans le cadre de la consultation relative à l'élargissement du ring, qui se termine ce 31 juillet ? Si oui, quelle en est la teneur ? Y a-t-il une concertation entre administrations ?

Une telle réponse a-t-elle été concertée avec les autorités locales concernées ? Il semble en effet que plusieurs bourgmestres se demandent ce qu'ils doivent faire de cette demande d'avis.

Avez-vous des précisions sur ce que les autorités flamandes feront des remarques, réponses et suggestions formulées dans le cadre de cette consultation ? D'après nous, en Flandre, aucun texte législatif ne précise leur usage. En formulant des remarques par ce biais, ne mettrions-nous pas le doigt dans un engrenage voulu par la Flandre, qui amènerait à l'élargissement, au bétonnage et à

bedreiging zou vormen voor de luchtkwaliteit, de gezondheid van de burgers en de mobiliteitsdoelstellingen'. Nochtans wordt aan de gemeenten en het gewest gevraagd om in het kader van de overlegprocedure een advies te geven over de opstart en het verloop van het project.

Heeft Brussel een antwoord opgesteld in het kader van de raadplegingsprocedure betreffende de verbreding van de Ring? Wat staat erin? Was er overleg tussen de administraties?

Was er overleg met de lokale besturen? Naar verluidt weten bepaalde burgemeesters niet zo goed hoe ze moeten reageren op de raadpleging.

Weet u wat de Vlaamse overheid precies zal doen met de opmerkingen en suggesties die uit de raadpleging naar voren komen? Volgens onze informatie ligt dat niet wettelijk vast. Als we opmerkingen formuleren, dreigen we onszelf dan niet klem te zetten? Is dat niet de strategie van Vlaanderen om de verbreding van de Ring toch door te drukken?

Beschikt u over een overzicht van de kadastrale percelen op Brussels grondgebied die deel uitmaken van het Vlaamse project?

Hoe hebt u bij de Vlaamse overheid geprotesteerd tegen de propagandacampagne en tegen het feit dat de informatievergaderingen alleen maar in Vlaanderen gehouden werden?

l'asphaltage du nord de Bruxelles ?

Disposez-vous du relevé des parcelles cadastrales concernées par le projet flamand et situées sur notre territoire régional ? C'est un aspect important de ce projet, et c'est aussi la raison pour laquelle j'adressais également cette question à M. Vervoort.

De quelle façon avez-vous contesté auprès des autorités flamandes la campagne de propagande orchestrée par "Werken aan de Ring", ainsi que l'organisation limitée à la Flandre des séances d'information dans le cadre de la consultation sur le démarrage du projet et le processus proposé ?

Discussion

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je m'étonne de l'émoi que cause un journal flamand chez Ecolo, qui accorde pourtant tant d'importance aux citoyens et à la participation citoyenne. Je regrette que le promoteur, De Werkvennootschap, et M. Weyts, n'aient pas pu venir expliquer le projet dans cette commission.*

Les travaux au ring de Bruxelles forment un projet global. Celui-ci repose non seulement sur la modernisation d'une infrastructure routière dépassée, mais aussi sur le développement de l'offre de transports en commun et l'effacement de la barrière que constitue le ring pour les cyclistes, les piétons et la nature. Il comprend des tunnels cyclables, des ponts, ainsi qu'un écoduc. Tout cela est positif et a également été demandé par Bruxelles.

Il n'est pas correct de considérer ce journal d'information comme de la propagande. Le projet va bien au-delà de l'élargissement que s'entêtent à dénoncer certains partis. Le ring ne sera en effet élargi qu'à certains endroits. Si De Werkvennootschap avait pu venir l'expliquer, nous aurions enfin pu avoir un débat intéressant.

La Flandre met tout en œuvre pour impliquer Bruxelles dans ce projet. La commune de Jette et la Ville de Bruxelles sont régulièrement invitées, de même que l'administration et le gouvernement

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben verrast over de grote emoties die een informatiekant uit Vlaanderen teweegbrengt bij Ecolo, toch een partij die beweert dat ze informatie van burgers en burgerparticipatie belangrijk vindt. Ik betreur het dat De Werkvennootschap haar project niet mocht komen toelichten in deze commissie. Dat had alles verduidelijkt en er zou bovendien een dialoog zijn ontstaan. Spijtig genoeg was er niemand bereid om mijn vraag en de vraag van Vlaanderen te ondersteunen. Vlaams minister Weyts was bereid om naar deze commissie te komen.

De werken aan de Ring vormen een totaalproject. Naast de modernisering van de verouderde weginfrastructuur wordt er ook gewerkt aan bijkomend openbaar vervoer en aan het wegwerken van de barrière die de Ring is voor fietsers, voetgangers en voor de natuur. Er wordt in fietstunnels, bruggen en een ecoduct voorzien. Dat is allemaal positief en werd ook gevraagd door Brussel.

Het is niet correct om het blaadje dat bericht over die aspecten, af te schilderen als propaganda. Er zijn natuurlijk partijen die zich vasthouden aan de fetisj van de "élargissement". Het project is echter veel meer dan dat. Op sommige plaatsen wordt er inderdaad verbreed, maar op andere zijn er al zoveel rijstroken met de parallelwegen. Dat had De

bruxellois. Les fonctionnaires bruxellois n'ont cependant aucun mandat pour négocier avec la Flandre, comme l'a confirmé le ministre-président Vervoort. Cela n'a pas de sens !

Quant à la participation citoyenne, certains se plaignent qu'elle ne se déroule qu'en Flandre, mais la commune de Jette a décliné la proposition d'organiser une séance d'information.

Quand le ministre Smet adoptera-t-il enfin une position au sein du gouvernement bruxellois ? Le ministre-président Vervoort en réfère encore toujours à la déclaration gouvernementale, qui date d'il y a quatre ans.

Un dossier a-t-il été soumis au gouvernement bruxellois ? Les fonctionnaires, de Bruxelles Mobilité, par exemple, recevront-ils enfin un mandat pour dialoguer avec la Flandre ? J'ai parfois l'impression qu'on ne s'oppose au projet que parce qu'il émane de la Flandre.

Ce projet investit 3,4 milliards d'euros dans l'infrastructure cyclable, de tram et routière. Pour remédier aux embouteillages qui paralysent le ring, il est important de séparer le trafic local du trafic de transit. Dans l'intérêt de Bruxelles, nous ne pouvons poursuivre ce dialogue de sourds.

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Werkvennootschap hier perfect kunnen komen toelichten. Dan hadden we eindelijk een interessante discussie kunnen voeren.

Vlaanderen doet verwoede pogingen om Brussel over de hele lijn bij dit project te betrekken, niet alleen in dit parlement maar ook erbuiten. De gemeenten Jette en Brussel worden consequent uitgenodigd. Dat geldt ook voor de Brusselse administratie en de Brusselse regering. Maar er is heel wat terughoudendheid om daarop in te gaan. Minister-president Vervoort heeft eerder bevestigd dat hij zijn ambtenaren geen mandaat geeft om met Vlaanderen te onderhandelen. Die ambtenaren gaan wel naar de vergaderingen, maar dan wel zonder mandaat. Hoe gek kan het worden? Ik begrijp totaal niet dat de Brusselse regering zich zo opstelt.

Ik begrijp evenmin dat sommigen het hier betreuren dat de burgerparticipatie uitsluitend in Vlaanderen plaatsvindt. Op de vraag om ook in Jette een informatiesessie te organiseren, antwoordde het Jetse bestuur negatief. Hoe kan men in het parlement inspraak eisen, maar die dan wel afwijzen in Jette?

Wanneer zal minister Smet eindelijk eens een standpunt innemen binnen de Brusselse regering? Minister-president Vervoort verwijst nog altijd naar het standpunt uit de regeringsverklaring, maar we zijn inmiddels wel vier jaar verder.

Wordt er een dossier voorgelegd aan de Brusselse regering? Krijgen Brusselse ambtenaren, bijvoorbeeld die van Brussel Mobiliteit, eindelijk een mandaat? Komt er een dialoog met Vlaanderen? Soms heb ik de indruk dat er tegenkanting is tegen dit project alleen maar omdat het een Vlaams project is. In het Brussels parlement is er blijkbaar geen volwassen dialoog hierover mogelijk. Zelfs een informatiebrochure wordt al als propaganda beschouwd.

Het gaat over een zeer omvangrijk project van 3,4 miljard euro voor fiets-, tram- en weginfrastructuur. Op heel wat momenten staat het verkeer stil op de Ring rond Brussel. Het is dan ook belangrijk om een onderscheid te maken tussen het lokale en het doorgaande verkeer. Door dit project zal dit laatste niet langer door Brussel kunnen rijden, omdat het de infrastructuur voor het

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je me joins aux préoccupations de mes collègues concernant l'élaboration du calendrier de réalisation des travaux d'élargissement du ring, ainsi que la nature de la brochure distribuée par les promoteurs flamands. Comme l'a déjà fait savoir à maintes reprises la commune de Jette, de même que celle de Ganshoren, qui relie le ring au tunnel, la concrétisation de ce projet serait synonyme de catastrophe au niveau de la mobilité, de la santé et de l'environnement pour l'ensemble de notre Région.

Pour nous, le projet d'élargissement du ring porté par la Région flamande est un non-sens. Il l'est d'autant plus que la volonté du gouvernement est de bannir le diesel d'ici 2030 et, à terme, d'interdire les véhicules à essence, ceux-ci étant aujourd'hui responsables de plus de 600 décès par an à Bruxelles. Rappelons que notre pays, et particulièrement Bruxelles, est régulièrement dans le viseur de la Commission européenne pour le non-respect des seuils d'émissions, notamment de particules fines. Or, les véhicules sont responsables de 25% des émissions de CO₂ en Europe et la pollution ne s'arrête pas aux frontières des dix-neuf communes.

Aviez-vous connaissance de la distribution de ces brochures ? La Région flamande est-elle associée à ce document ? Quelle a été la réponse des communes à la distribution de ces tracts ? Quel serait l'impact d'un tel projet sur la mobilité bruxelloise ?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La publication de

doorgaande verkeer moet gebruiken. Dat is toch belangrijk voor Brussel? We kunnen het ons dan ook niet langer veroorloven op deze manier voort te gaan.

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op.)

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Ik deel de bezorgdheid van de andere sprekers aangaande de uitwerking van de kalender voor de verbreding van de Ring en de brochure die de Vlaamse promotoren hebben verdeeld. Volgens de gemeenten Jette en Ganshoren zou dit project voor ons hele gewest een catastrofe zijn op het vlak van mobiliteit, gezondheid en milieu.*

Voor ons is de verbreding van de Ring, zoals voorgesteld door het Vlaams Gewest, onzin. Vergeten we niet dat de Europese Commissie ons land en vooral Brussel vaak in het vizier neemt omdat de uitstootlimieten, vooral inzake fijn stof, niet gerespecteerd worden. En het zijn de voertuigen die in Europa verantwoordelijk zijn voor 25% van de CO₂-uitstoot.

Was u op de hoogte van de verspreiding van deze brochures? Is het Vlaams Gewest betrokken bij dit document? Wat was de reactie van de gemeenten op de verspreiding van de brochures? Welke impact kan een dergelijk project op de Brusselse mobiliteit hebben?

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het

"Werken aan de Ring" est assez symptomatique du manque de considération de la Région flamande pour sa voisine bruxelloise, notamment dans le cadre de son projet d'élargissement du ring. Cette communication représente un coup de canif supplémentaire dans la procédure de concertation souhaitée par la Région de Bruxelles-Capitale et convenue entre les cabinets Bourgeois-Weyts et Vervoort-Smet.

Cette attitude avait connu un précédent en mars 2016, avec la communication unilatérale du ministre Weyts sur le projet de ring, le lancement d'un site internet sur le sujet, l'avancement de la Région flamande sur le projet de ring, le Brabantnet, ou encore le RER-vélo, via la société anonyme de droit public De Werkvennootschap.

Au niveau bruxellois, il n'est pas inutile de rappeler la déclaration de politique régionale sur le sujet : "Dans le cas particulier du ring, le gouvernement mènera une concertation structurelle avec les Régions flamande et wallonne quant à son évolution, partant du principe que tout projet lié au ring devra permettre une réduction substantielle du nombre d'accidents sur le ring et sur le réseau secondaire, lutter contre la congestion dans le respect de la volonté bruxelloise de transformer les entrées de ville en boulevards urbains, permettre une réduction de la pression routière en Région de Bruxelles-Capitale par rapport à la situation existante, renforcer l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier du plateau du Heysel et de Schaarbeek-Formation, contribuer au respect des engagements environnementaux de chaque Région et contribuer à la diminution des nuisances de la mobilité pour la santé publique."

Pour rappel, le gouvernement bruxellois a souhaité cette concertation structurelle et a entamé les démarches pour mettre en place la Communauté métropolitaine de Bruxelles. Ces démarches ont été vaines, vu le refus de la Région flamande de mettre sur pied cet outil important de concertation. Face à cette fin de non-recevoir de la Flandre, il a fallu se contenter de concertations thématiques et de groupes de travail spécifiques à différents dossiers.

Mme Van Achter se plaint du fait que le parlement ne veut pas entendre un exposé du ministre Weyts sur l'élargissement du ring. Cependant, si le gouvernement flamand a le temps de venir faire un

Frans).- De publicatie van de brochure "Werken aan de Ring" is symptomatisch voor het gebrek aan respect vanwege het Vlaams Gewest voor zijn Brusselse buur en is een bijkomende aanval op de overlegprocedure die de kabinetten Bourgeois-Weyts en Vervoort-Smet waren overeengekomen. In maart 2016 hadden we een dergelijke houding van Vlaanderen al een eerste keer meegemaakt.

Het is interessant om de beleidsverklaring van het Brussels Gewest in dit verband even in herinnering te brengen. De regering zal structureel overleg plegen met het Vlaams en het Waals Gewest wat betreft de Ring en het terugdringen van het aantal ongevallen op de Ring en in de omgeving ervan; ze zal de strijd aangaan tegen de files, rekening houdend met de Brusselse wens om de toegangen tot de stad om te vormen tot stadsboulevards; ze zal de verkeersdrukke in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verminderen en de toegankelijkheid van het gewest verhogen, vooral van het Heizelplateau en Schaarbeek-Vorming; ze zal bijdragen aan het respect voor de milieu-engagementen van elk gewest en aan de vermindering van de hinder die de mobiliteit uitoefent op de volksgezondheid.

Het is de Brusselse regering die dit structurele overleg heeft gewild en die stappen heeft ondernomen om de metropolitane gemeenschap van Brussel op te richten. Ten gevolge van de afwijzing daarvan door het Vlaams Gewest moest men zich tevreden stellen met thematisch overleg en specifieke werkgroepen.

Mevrouw Van Achter klaagt over het feit dat ons parlement niet wil luisteren naar een uiteenzetting van Vlaams minister Weyts over de verbreding van de Ring. Als de Vlaamse regering dan toch de tijd heeft om hier te komen spreken, zou het die beter gebruiken om het overleg met zijn natuurlijke partner, de Brusselse regering, te versterken.

In de commissie van 26 maart laatstleden zette de minister-president het standpunt van de Brusselse regering uiteen over de verbreding van de Ring.

Vooreerst moet de heraanleg van de Ring berusten op een gemeenschappelijk gedefinieerd project en op gemeenschappelijke doelstellingen. Alle onderzoeken moeten door beide gewesten

exposé ici, qu'il utilise ce temps précieux pour renforcer la concertation avec son partenaire naturel, le gouvernement bruxellois.

Lors du débat en commission du 26 mars dernier sur la note d'explication, le ministre-président nous a exposé, en complément de la déclaration de politique régionale, la position du gouvernement bruxellois sur le dossier de l'élargissement du ring. Il a précisé que lors de la concertation, la délégation bruxelloise, composée de membres des cabinets du ministre-président et du ministre de la Mobilité, avait indiqué à ses homologues plusieurs éléments.

D'abord, le réaménagement du ring est un projet dont la définition est commune, en ce sens que les deux Régions doivent s'accorder sur des objectifs communs et piloter ensemble les études.

Ensuite, le réaménagement du ring s'inscrit dans un projet de mobilité plus large intégrant les transports en commun, le vélo et les parkings de transit, de manière à favoriser un report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Ces derniers doivent progresser plus rapidement que le dossier du ring.

Outre ces deux balises, la délégation bruxelloise a proposé plusieurs objectifs.

D'abord, le projet doit améliorer l'accessibilité des deux Régions et garantir tant le trafic de transit que le trafic de destination en territoires bruxellois et flamand. "Vous imaginez bien que les enjeux de concurrence économique entre Régions sont présents dans ce dossier et il n'est pas question pour mon gouvernement de prendre le risque d'une réduction de l'accessibilité bruxelloise", a affirmé le ministre-président.

Ensuite, le projet doit viser à réduire le trafic en Région bruxelloise, à fluidifier le trafic sur le ring et à améliorer la sécurité routière grâce, notamment, à une réduction générale de la vitesse autorisée, laquelle doit être adaptée à la densité de circulation.

En matière d'environnement, le projet doit respecter les engagements régionaux et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. Ce point est essentiel au vu de l'enjeu de santé publique. Par

aangestuurd worden.

Vervolgens moet de heraanleg passen in het kader van een breder mobiliteitsplan, dat ernaar streeft om mensen zo veel mogelijk aan te zetten te opteren voor alternatieve vervoersmiddelen. Vooruitgang op dat vlak is volgens de Brusselse regering zelfs dringender dan de werken zelf aan de Ring.

Daarnaast heeft de Brusselse regering een aantal doelstellingen aangestipt.

Het project moet de toegankelijkheid van beide gewesten verbeteren. De minister-president zei daarover dat de Brusselse regering op geen enkele manier het risico wil lopen van economische concurrentie ten gevolge van een verminderde toegankelijkheid van het Brussels Gewest.

Vervolgens zou het project ernaar moeten streven om het verkeer in het Brussels Gewest te verminderen, het verkeer op de Ring vlotter te doen verlopen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Voorts zou het project de gewestelijke milieuverbindingen in acht moeten nemen en moeten bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Dat is van essentieel belang voor de volksgezondheid. Brussel is dan ook voorstander van het overkappen van de Ring en wil niet dat er geraakt wordt aan het Laarbeekbos in Jette. De minister-president gaf ook duidelijk te kennen dat de regering tegen de verbreding van de Ring was.

De minister-president beklemtoonde daarnaast dat het Brussels Gewest geen toegevingen zal doen op het vlak van een betere luchtkwaliteit en inzake de vermindering van de verkeersdruk, maar dat het gewest wel helemaal openstaat voor overleg.

En toch blijft Vlaanderen zijn gang gaan met een project dat het verkeer en de opstoppingen in Brussel alleen maar zal doen toenemen, terwijl het Brussels Gewest nu al alle moeite van de wereld heeft om zijn luchtkwaliteit op aanvaardbaar niveau te houden. Andere projecten waarover er nu al jarenlang overlegd wordt, zoals overstapparkings, het stroomlijnen van tarieven en tickets en de verlenging van bepaalde tramlijnen, komen in het Vlaamse project niet aan bod.

ailleurs, la couverture du ring, notamment par des écoducs, est souhaitable. Il n'est par ailleurs pas question de toucher au bois du Laerbeek à Jette. "Non à l'élargissement du ring", a encore ajouté le ministre-président. C'est clair.

Le ministre-président a conclu en précisant qu'il n'y a aucune souplesse de notre part en matière de réduction de la pression routière ou d'amélioration de la qualité de l'air, mais qu'il était aussi - et je suppose que c'est ce que vous direz, M. le ministre - tout à fait ouvert à la concertation.

Aujourd'hui, force est de constater que la Flandre poursuit son petit bonhomme de chemin sans tenir compte des inévitables impacts environnementaux qu'induirait une augmentation du nombre de véhicules, alors que la Région bruxelloise peine fortement à maintenir une qualité de l'air acceptable. Elle ne tient pas davantage compte de l'engorgement plus important qu'impliquerait une augmentation journalière massive du nombre de véhicules dans et autour de Bruxelles, ni même des autres projets - parkings de dissuasion, intégration tarifaire et billettique, extension des lignes de tram... - qui sont soumis à la concertation depuis des années et qui n'aboutissent pas, faute de volonté politique.

Qu'on envisage une réorganisation du ring pour séparer le trafic de transit du trafic local ne me pose pas de problème. Par contre, ce qui me pose problème est que cela se fasse sans réelle concertation, sans volonté réciproque de construire un projet commun. Ce serait pourtant la moindre des choses.

Que fera Bruxelles si la Région flamande continue à faire cavalier seul sous couvert de sa société anonyme de droit public, De Werkvennootschap, ou d'autres acteurs agissant à côté mais certainement avec la bénédiction des partenaires institutionnels ?

Que fait aujourd'hui le gouvernement bruxellois pour défendre les intérêts des habitants de la Région ?

Bruxelles dispose d'un moyen d'action au travers de la directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Qu'en est-il ? Cette directive est-

Ik heb er geen problemen mee dat er een heraanleg van de Ring wordt overwogen met de bedoeling het doorgaand verkeer te scheiden van het plaatselijke verkeer. Het is voor mij echter wel problematisch dat dit gebeurt zonder werkelijk overleg en zonder de nochtans evidente wil om een gemeenschappelijk project op te bouwen.

Wat zal Brussel doen als het Vlaams Gewest op eigen houtje blijft handelen via het vehikel van de De Werkvennootschap?

Wat doet de Brusselse regering om de belangen van de Brusselaars te verdedigen?

Wordt de Europese richtlijn nageleefd betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's?

elle bien respectée ? La Région bruxelloise utilise-t-elle cet outil ou compte-t-elle le faire ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement a effectivement appris, par lettre du gouvernement flamand, le lancement d'une procédure de plan intégré de réaménagement spatial du ring autour de Bruxelles, section Nord. Le gouvernement flamand précise que le projet concerne la partie nord du ring, à partir de l'échangeur de Grand-Bigard jusqu'à celui de Woluwe-Saint-Étienne. Le souhait est de réaménager cette partie selon le principe de séparation entre la circulation locale et la circulation de transit.

Le ring deviendrait plus sûr et plus fluide et le réseau routier secondaire serait désengorgé, tant du côté bruxellois que du côté flamand. Toujours selon la lettre du gouvernement flamand, les objectifs sont l'amélioration de la qualité de vie des riverains concernés et le découragement du trafic parasite.

Je ne répéterai pas le point de vue du gouvernement bruxellois que vous avez cité vous-même, M. Loewenstein, en évoquant la conclusion de la discussion en commission du 26 mars 2018. Depuis, le point de vue du gouvernement bruxellois n'a pas changé.

Il est important de noter que la véritable emprise spatiale du projet n'est pas encore clairement arrêtée dans le processus engagé par les pouvoirs publics flamands. Sans cette information cruciale, il me semble impossible de faire la différence entre un élargissement du ring et une réorganisation complète du trafic. Il est donc difficile de porter un jugement. Nous avons pris acte de la procédure et demandé l'information au gouvernement flamand. Nous allons en discuter prochainement au sein du gouvernement bruxellois.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je suis un peu étonné par la brièveté de votre réponse. J'entends

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De Vlaamse regering heeft de Brusselse regering per brief op de hoogte gebracht van de procedure in verband met het geïntegreerde plan voor de heraanleg van het noordelijke deel van de Ring rond Brussel tussen de verkeersknooppunten van Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe. Het is de bedoeling er het lokale van het doorgaande verkeer te scheiden.*

Het verkeer op de Ring zou daardoor vlotter en veiliger verlopen en de secundaire wegen in Brussel en Vlaanderen zouden minder gestremd zijn. Nog altijd volgens de brief van de Vlaamse regering, zou de levenskwaliteit van de omwonenden erop vooruitgaan doordat de heraanleg sluipverkeer zou ontmoedigen.

De werkelijke omvang van het project is nog niet helemaal duidelijk. Zonder die cruciale informatie lijkt het me onmogelijk om te oordelen. We hebben de Vlaamse regering meer informatie gevraagd en zullen die binnenkort in de Brusselse regering bespreken.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De beknoptheid van uw antwoord*

bien qu'il y a eu le débat au mois de mars, mais nous sommes ici devant un fait nouveau qui implique un positionnement net, clair et assez rapide.

Je voudrais revenir un instant sur les propos de ma collègue Cielte Van Achter, qui s'étonnait que nous regrettions l'initiative en matière de participation. Non seulement il s'agit d'une nouvelle démonstration que la NV-A est le porte-voix de la Flandre dans ce parlement...

(Remarques de Mme Van Achter)

Oui, vous êtes Bruxelloise, mais alors, soyez-le aussi dans vos propos. Parce que l'élargissement du ring n'est aucunement bénéfique pour les Bruxellois. C'est un projet flamand. Vous le défendez bec et ongles, j'entends bien, mais je me demande pour qui vous roulez alors, si ce n'est pour la Flandre.

Par ailleurs, cela me rassure d'une certaine façon, car nous n'avons pas la même notion non seulement de la mobilité, mais aussi de la participation. Tromper le citoyen, ce n'est pas faire de la participation. En tout cas, telle n'est pas notre vision de la participation.

Précisons que Jette a refusé d'organiser la réunion après que Wemmel, commune flamande, a également refusé d'organiser la séance d'information. Il est faux de parler de sabotage au niveau bruxellois : il y a surtout une volonté, absolument insupportable, d'avancer de façon unilatérale du côté flamand.

Il est clair que l'élargissement du ring ne peut avoir qu'un effet négatif sur Bruxelles et la mobilité, en tout cas à terme. Vous le savez, M. le ministre, l'effet d'aspiration induit par une augmentation des bandes de circulation est démontré. Nous avons vu que l'élargissement du nombre de bandes ne résolvait rien en matière de mobilité automobile. Il déplacera le problème de la congestion un peu avant ou un peu après, selon la direction prise. Il écrasera des espaces verts, il portera atteinte à la qualité de l'air...

C'est donc une solution coûteuse, qui n'apportera aucune réponse en matière de mobilité. C'est une solution passéiste, tournée vers les énergies fossiles

verbaast me. Ik weet dat er in maart een debat is geweest, maar nu hebben we te maken met een nieuw feit, waarover we snel een duidelijk standpunt moeten innemen.

Ik wil terugkomen op het feit dat collega Van Achter verbaasd was dat we een initiatief tot participatie betreuren. Daaruit blijkt andermaal dat de NV-A in het Brussels parlement de rol van woordvoerder van Vlaanderen op zich neemt ...

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Ja, u bent van Brussel, maar wees dat dan ook in wat u zegt. De uitbreiding van de Ring komt Brussel niet ten goede. Het is een Vlaams project dat u vol vuur verdedigt, maar dan vraag ik me af voor wiens kar u zich laat spannen, als het niet die van Vlaanderen is.

Op een of andere manier vind ik het geruststellend dat we niet alleen een andere visie op mobiliteit, maar ook op participatie hebben. De burger een rad voor de ogen draaien is geen participatie, of ten minste niet wat wij onder participatie verstaan.

Het klopt ook niet dat Jette dwarsligt, want Wemmel wou ook geen informatievergadering organiseren. Vlaanderen wil gewoon eenzijdig vooruit en dat is absoluut onaanvaardbaar.

Het is duidelijk dat de verbreding van de Ring negatieve gevolgen zal hebben voor Brussel en de mobiliteit. U kent het aanzuigeffect van meer rijvakken. Meer rijvakken verbeteren de mobiliteit niet. Het fileprobleem wordt gewoon ten koste van groenvoorzieningen en de luchtkwaliteit enkele kilometers verlegd. Het is een dure kortetermijnoplossing die de mobiliteit niet vooruithelpt.

(Opmerkingen)

Ik zou willen dat de Brusselse regering een duidelijk standpunt inneemt. U hebt nog een twintigtal dagen. Ik dring erop aan dat u duidelijk reageert, want ik zou niet willen dat we ons laten klem zetten bij de aanleg van het project dat Vlaanderen wil. Zo lang niet duidelijk is bewezen dat de uitbreiding van de Ring gunstige gevolgen heeft voor de mobiliteit, het milieu en de luchtkwaliteit, spreekt het voor zich dat de

et les déplacements automobiles. C'est une solution à très court terme. En un mot, c'est une fausse bonne idée. Je tenais quand même à le rappeler.

(Remarques)

J'aimerais que le gouvernement bruxellois se positionne clairement, à présent qu'il est sollicité. Vous dites que vous allez y réfléchir. Il vous reste donc approximativement 21 jours. Je vous invite dès lors à réagir de façon très claire, parce que je ne voudrais pas, comme je le disais dans mon intervention, que l'on mette le doigt dans un engrenage qui nous amènerait à participer à la construction du projet voulu par la Flandre. Tant qu'il n'est pas démontré que ce projet d'élargissement du ring a un impact positif sur la mobilité et - plus important encore - sur l'environnement et la qualité de l'air, il est évident qu'il ne peut avoir le soutien du gouvernement bruxellois.

J'aurais également voulu connaître les différentes positions des administrations, parce que certaines d'entre elles ont participé à des réunions et je me demandais si leur position était unanime. Je suis assez surpris qu'il ait fallu attendre mon interpellation pour que vous trouviez intéressant d'avoir une idée plus précise de l'emprise spatiale du projet flamand. Cela prouve que notre travail est utile. Je vous invite toutefois à être un peu plus pro-actif dans ce dossier.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà fait cette demande il y a plusieurs mois.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Cela signifie que, depuis des mois, la Flandre ne vous répond pas sur un élément aussi essentiel. C'est tout aussi problématique.

(Remarques de Mme Van Achter)

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vu la réponse évasive du ministre Smet, le gouvernement bruxellois ne semble pas prendre position sur la question. Et pour Groen, on*

Brusselse regering geen steun kan toezeggen.

Ik zou willen weten hoe de administraties de uitbreidingsplannen zien en of hun standpunt unaniem was. Ik vind het ook verbazingwekkend dat u het vóór mijn interpellatie niet interessant vond om na te gaan hoeveel ruimte het Vlaamse project zou beslaan. Daaruit blijkt dat we nuttig werk leveren, maar ik wil u toch vragen om proactiever te werk te gaan.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb dat al maanden geleden gevraagd.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat betekent dat dat Vlaanderen essentiële informatie al maanden achterhoudt. Ook dat is een probleem.*

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Minister Smet heeft eigenlijk nauwelijks antwoord gegeven. Ik leid er alleszins uit af dat het standpunt van de Brusselse regering nog altijd niet gewijzigd is, met

ne peut être Bruxellois et soutenir un projet lancé par une autre Région? Pourtant, il est dans l'intérêt des Bruxellois d'écarter le trafic de transit, de créer 60km de pistes cyclables et d'ajouter 40km de lignes de tram.

Une séance d'information a été organisée à Wemmel, mais elle a été refusée par la commune de Jette.

(Rumeurs et remarques de MM. Pinxteren et De Lille)

Cela semble vous déranger que la séance d'information n'ait pas eu lieu à Jette, mais il ne faut pas dire qu'elles n'ont été organisées qu'en Flandre! La Ville de Bruxelles est également demandeuse, mais la réunion n'a pas encore pu avoir lieu.

(Remarques de M. Pinxteren)

Le fait que vous ne parliez que de l'élargissement et pas du reste du projet constitue de la désinformation.

M. Smet, j'espère que vous pourrez continuer à avancer et que vous mandaterez les fonctionnaires qui souhaitent y contribuer.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- J'ai bien entendu que la position du gouvernement ne fléchit pas. Je crois

andere woorden: er is gewoon geen standpunt! En dat is natuurlijk heel jammer. Het is een geliefkoosde tactiek van Groen om te stellen wie een project verdedigt dat uit een andere regio komt, geen Brusselaar is, zelfs als het gaat om een project dat gunstig is voor Brussel. Het is toch alleen maar een goede zaak voor Brussel om het doorgaande verkeer uit de stad weg te houden en om 60 km aan bijkomende fietspaden en 40 km aan bijkomende tramlijnen naar Brussel te realiseren. Op die manier zullen er hier minder auto's rijden.

Ik ben helemaal niet overtuigd door het antwoord. In Wemmel heeft er wel een informatiesessie plaatsgevonden, maar in Jette heeft het gemeentebestuur negatief geantwoord op een vraag in die zin.

(Rumoer en opmerkingen van de heer Pinxteren en de heer De Lille)

Het stoort jullie blijkbaar dat de sessie niet mocht plaatsvinden in Jette. Men moet dan ook niet beweren dat er alleen in Vlaanderen informatiesessies worden gehouden. Er is bijvoorbeeld ook een vraag voor Brussel-Stad gekomen, maar daar heeft de informatiesessie nog niet kunnen plaatsvinden.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

Maar dat is helemaal geen desinformatie! U hebt het zelf alleen maar over "élargissement" en nooit over de rest van het project. Dat is pas een staaltje van desinformatie!

Mijnheer Smet, ik wil u moed inspreken want het is duidelijk dat de meerderheidspartijen het u zeer lastig maken. Het is duidelijk dat dit project om duistere redenen niet door de correcte bril bekeken wordt. Ik hoop alsnog dat u vooruitgang kunt boeken en dat u de ambtenaren die willen meewerken, een mandaat kunt geven. Op die manier kan dit project voor iedereen nog in de goede richting evolueren.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De Brusselse regering is duidelijk niet van plan*

que c'est dans l'intérêt des Bruxellois et des Régions qui l'entourent. Tout excès nuit et, en l'occurrence, nous sommes confrontés à un excès.

On commence par lancer un projet et ce n'est qu'ensuite que les dégâts sont évalués. C'est le cas pour de nombreux projets : tout est toujours bien conçu, mais dix ou vingt ans plus tard, il faut faire marche arrière.

Pour nos enfants et petits-enfants, il est temps de commencer à marcher dans le sens du temps. Ce dernier nous impose surtout de la modestie. Les gros projets enflamment parfois les gens, mais il faut faire preuve de modestie quand on discute de projets de cette envergure. Les uns et les autres n'ont jamais totalement raison ou tort. Il faut que chacun fasse preuve de bon sens pour garantir une vie agréable à Bruxelles.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Selon la directive européenne, une Région doit consulter les autres Régions lorsque la mise en œuvre d'un plan ou d'un programme en cours d'élaboration pour son propre territoire est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de ces autres Régions. Les résultats de cette consultation transfrontalière doivent être pris en considération lors de l'élaboration du plan ou du programme concerné et avant qu'il ne soit adopté ou soumis au processus législatif. En définitive, les Régions consultées doivent être informées de la manière dont les résultats des consultations effectuées ont été pris en considération, ainsi que des raisons du choix du plan ou du programme tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées.

Qu'en est-il en l'espèce ? Cette directive est-elle bien respectée ?

Si vous n'êtes pas en mesure de me répondre aujourd'hui, pouvez-vous à tout le moins vérifier ce qui a été fait et prendre les mesures nécessaires, au regard de cette analyse, pour préserver les intérêts et la qualité de vie des Bruxellois ?

haar standpunt te wijzigen en dat is maar goed ook. Overdaad schaadt en hier is wel degelijk sprake van overdaad.

Het gebeurt maar al te vaak dat projecten opgestart worden en dat de schade pas later beoordeeld wordt.

In het belang van onze kinderen en kleinkinderen zouden we wat meer bescheidenheid en nuance aan de dag moeten leggen, zeker met betrekking tot projecten van dergelijke omvang. Iedereen moet zijn gezond verstand gebruiken om de levenskwaliteit van de Brusselaars veilig te stellen.

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Volgens de Europese richtlijn moet een gewest andere gewesten raadplegen bij de uitvoering van een plan of een programma als dat aanzienlijke gevolgen heeft voor het milieu in de andere gewesten. De geraadpleegde gewesten moeten vervolgens worden geïnformeerd over de manier waarop er rekening wordt gehouden met de resultaten van de consultaties en over de redenen die tot bepaalde keuzes hebben geleid.*

Wordt de Europese richtlijn in dit geval nageleefd?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le ministre entend-il répondre à nos questions complémentaires ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le ministre ne répond donc pas aux questions des parlementaires sur le sujet.

M. Pascal Smet, ministre.- La directive est la directive. Il n'y a rien d'autre à ajouter.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je vous ai demandé quel était le mandat des administrations régionales qui participent aux différentes séances d'information et quelle position y était défendue.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous ai donné ma réponse.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "l'aménagement des voiries et de l'espace public dans les zones de protection patrimoniale et urbanistique, dites « zones tampons », aux alentours des sites reconnus au patrimoine de l'Unesco".

Mme la présidente.- La parole est à Mme

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Is de minister van plan om onze aanvullende vragen te beantwoorden?*

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De minister beantwoordt dus niet op de vragen van de parlementsleden over dit onderwerp.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Er is een richtlijn. Ik heb daar niets aan toe te voegen.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik heb u gevraagd met welk mandaat de gewestelijke administraties aan de informatiesessies deelnamen en welk standpunt ze hebben verdedigd.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die vraag heb ik beantwoord.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "de aanleg van de wegen en van de openbare ruimte in de zones voor erfgoed- en stedenbouwkundige bescherming, de zogenaamde bufferzones, in de buurt van de sites die door de Unesco zijn erkend als werelderfgoed".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft

Persoons.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- La Région bruxelloise compte plusieurs sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco, ce qui représente non seulement une source de fierté, mais également un intérêt au niveau de l'urbanisme, du tourisme et de l'aménagement du territoire.

Ces sites classés sont la Grand-Place de Bruxelles, le palais Stoclet et quatre habitations majeures de Victor Horta. L'inscription au patrimoine de l'Unesco implique une gestion spécifique au regard de la Convention du patrimoine mondial. L'Unesco recommande entre autres une zone de protection patrimoniale et urbanistique. Cette zone, appelée "zone tampon", a pour but de mettre en place une meilleure protection des abords du site et une découverte de celui-ci par les citoyens et les touristes.

Le respect de cette notion de zone tampon et la mise en avant de ce patrimoine remarquable demandent une coordination et une collaboration entre les différents pouvoirs compétents - communes et Région - et, au sein de la Région, entre différents services et ministres. J'ai déjà interrogé le ministre-président à ce sujet.

Mes deux premières questions sont assez larges. Comment les services et administrations qui dépendent de vos compétences, telles que Bruxelles Mobilité ou la STIB, tiennent-ils compte de ces zones tampons et de la qualité du patrimoine de l'Unesco lors de projets et de travaux de mobilité ou de voirie ? En termes de signalisation le long des voiries régionales, quels sont les décisions, actions, investissements ou projets d'implantation de panneaux spécifiques, réalisés par la Région, pour signaler et mettre en valeur ce patrimoine remarquable de l'Unesco ?

Sauf erreur de ma part, je ne vois rien de ce type, alors que lorsque l'on voyage et que l'on découvre certains sites classés par l'Unesco, une signalisation est toujours présente. Ce n'est pas le cas à Bruxelles.

Je voudrais aborder un point plus particulier : les abords du palais Stoclet. J'ai eu l'occasion d'interpeller le ministre-président à ce sujet en 2015 et d'y revenir lors d'une interpellation récente

het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest telt meerdere sites die op de werelderfgoedlijst van de Unesco staan. Dat heeft een impact op het vlak van stedenbouw, toerisme en ruimtelijke ordening.*

Ik heb het over de Grote Markt van Brussel, het Stocletpaleis en vijf grote woningen van Victor Horta. Buurten of woningen die op de werelderfgoedlijst staan, vergen een specifieke benadering volgens de World Heritage Convention. De Unesco beveelt onder andere aan om een bufferzone aan te leggen om ook de directe omgeving te beschermen. Dat alles vergt coördinatie en samenwerking tussen gemeenten en gewest en tussen de verschillende gewestelijke diensten en ministers.

Hoe houden de diensten en administraties die onder uw bevoegdheid vallen, rekening met de bufferzones en de kwaliteit van het Unesco-erfgoed, bijvoorbeeld bij mobiliteits- of wegenwerken? Hebt u plannen om op de gewestwegen wegwijzers te plaatsen naar het werelderfgoed? Voor zover ik weet, staat er in Brussel geen enkele wegwijzer, terwijl je die in andere steden wel ziet.

Aan het prachtige Stocletpaleis wordt erg weinig ruchtbaarheid gegeven. Ook al is het niet toegankelijk voor het publiek, het is en blijft een van de weinige resterende verwezenlijkingen van de Wiener Werkstätte in de wereld.

Het Stocletpaleis lokt talloze wandelaars, toeristen, groepen, kunstgeschiedenisstudenten, schilders en fotografen. Autobussen uit alle landen houden halt om het Stocletpaleis te bekijken, maar op de Tervurenlaan is daarvoor geen veilige ruimte beschikbaar.

Bovendien lijkt de huidige heraanleg van de openbare weg voor het Stocletpaleis niet conform de vereisten van een gebouw op de werelderfgoedlijst van de Unesco. Werd er dan geen rekening gehouden met die vereisten?

Zijn er, naast het zeer slechte voorstel om de MIVB-halte te verplaatsen, andere studies uitgevoerd om na te gaan van welke plaatsen het

d'Anne-Charlotte d'Ursel. M. de Patoul vous a également posé, au mois de décembre, une question plus spécifique sur l'arrêt de la STIB prévu devant le palais Stoclet.

En complément de ces questions, j'attire votre attention sur la faible mise en avant de ce bâtiment exceptionnel qu'est le palais Stoclet. Il est exceptionnel en termes d'architecture et d'œuvre totale, mais aussi comme pôle touristique. Même s'il n'est pas ouvert au public, il est l'un des seuls exemples au monde encore préservés du travail de la Wiener Werkstätte.

Ce patrimoine attire de très nombreux promeneurs, touristes, groupes guidés par des historiens, étudiants en histoire de l'art, peintres et photographes. Des cars provenant de tous les pays viennent voir le palais Stoclet de l'extérieur, mais aucun lieu n'est prévu sur l'avenue de Tervueren - artère régionale - pour admirer ce bâtiment dans toute sa perspective et de manière sécurisée.

Alors que je l'interrogeais à nouveau sur le sujet, le ministre-président m'a renvoyée vers vous. J'aimerais dès lors vous poser quatre questions.

D'abord, l'aménagement actuel de la voirie devant le palais Stoclet ne me paraît pas conforme aux obligations liées à son inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Y a-t-il déjà eu une analyse desdites obligations, et plus spécifiquement de l'aménagement de l'espace public lié à cette reconnaissance ?

Des études existent-elles déjà, en dehors du très mauvais projet de déplacement de l'arrêt de la STIB Léopold II, sur la possibilité de permettre aux touristes, habitants et étudiants de contempler le palais Stoclet dans de meilleures conditions ? Dans l'affirmative, dans quel sens ces études vont-elles ?

Quelle est la nature de la collaboration entre la Direction des monuments et sites et les services liés à la mobilité, aux travaux publics et aux transports publics par rapport à la mise en valeur de ce joyau architectural ?

Existe-t-il des études pour permettre le stationnement temporaire et limité d'au moins un car, de manière plus sécurisée qu'en s'arrêtant le

paleis in veilige omstandigheden bewonderd kan worden? Zo ja, wat hebben die studies opgeleverd?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de Directie Monumenten en Landschappen (DML) en de diensten voor mobiliteit, openbare werken en openbaar vervoer?

Bestaan er studies over een locatie waar een bus veilig kan parkeren? Momenteel is het er erg gevaarlijk voor voetgangers, fietsers en automobilisten.

Tot slot wil ik nog vermelden dat zowel de stedenbouwkundige overlegcommissie van Sint-Pieters-Woluwe als de gemeenteraad zich verzetten tegen de huidige plannen voor de heraanleg van halte Leopold II. Hebt u nieuws over dat dossier?

long de l'avenue de Tervueren ? Il faut savoir que lorsque des cars s'arrêtent, l'endroit est encore plus dangereux, tant pour les piétons que pour les cyclistes et automobilistes, qui se croient sur une autoroute.

Je terminerai en réitérant toute l'opposition, tant de la commission de concertation de Woluwe-Saint-Pierre chargée de l'urbanisme que du conseil communal au projet actuellement prévu de changement de lieu et de configuration de l'arrêt Léopold II. Des avancées ou des changements sont-ils intervenus depuis la question précédente sur le sujet ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les arrêts actuels et futurs sont effectivement situés en zone Unesco. L'aménagement des deux arrêts du tram Léopold II devant le palais Stoclet est nécessaire pour leur mise en conformité.

Bruxelles Mobilité n'a aucun projet prévu dans cette zone et n'envisage pas, pour l'instant, de procéder à un aménagement qui permettrait d'admirer le palais Stoclet. La Direction des monuments et sites (DMS) n'en a d'ailleurs pas fait la demande à Bruxelles Mobilité. Je trouve pourtant votre idée intéressante et ne manquerai pas de la soumettre pour réflexion à Bruxelles Mobilité.

Le projet de la STIB de déplacer les arrêts de tram a été présenté en novembre 2016. Lors d'une réunion rassemblant toutes les parties intéressées - Bruxelles Mobilité, Bruxelles-Environnement et la STIB - et où la DMS était conviée, aucune remarque particulière n'a été formulée sur l'une ou l'autre contrainte liée à la zone Unesco. Des contacts avec la DMS ont par ailleurs été pris pour mettre certaines choses au clair.

Pour le moment, la proposition de la STIB suppose que Bruxelles Mobilité prenne une série de dispositions complémentaires. Elles sont actuellement à l'étude et nous attendons les résultats pour éventuellement prendre des

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zowel de huidige als de toekomstige halte liggen in de Unesco-zone. Beide tramhaltes voor het Stocletpaleis moeten heraangelegd worden opdat ze aan de Unesco-vereisten zouden beantwoorden.*

Brussel Mobiliteit is momenteel niet van plan om in een plek te voorzien vanwaar het paleis kan bewonderd worden. De DML heeft trouwens geen aanvraag in die zin gedaan bij Brussel Mobiliteit. Ik vind het echter een interessant idee.

De MIVB-plannen voor de verplaatsing van de tramhaltes werden in november 2016 voorgesteld. Tijdens een vergadering met alle betrokken partijen werd er geen melding gemaakt van de Unesco-vereisten. Met haar plannen gaat de MIVB ervan uit dat Brussel Mobiliteit een aantal aanvullende schikkingen zal treffen. We wachten nog op de resultaten van een studie over die schikkingen.

décisions.

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

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Il faut effectivement transmettre cette suggestion à Bruxelles Mobilité, ainsi qu'aux services de voirie et autres. Cela vaut la peine de mettre ce très beau lieu en valeur.

Par ailleurs, il faut rester attentif aux autres lieux en termes de voiries et de valorisation du patrimoine mondial de l'Unesco.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "le vol de vélos".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- À l'heure où les autorités régionales tentent d'inciter les automobilistes à délaissier leur voiture au profit du deux-roues, les vols de vélos constituent un fléau contre lequel il est bien compliqué de lutter et qui dissuade bon nombre de Bruxellois de franchir le pas.

Lorsque l'on se penche sur les statistiques de la police fédérale, on constate que les vols de vélos en Région bruxelloise ont enregistré une hausse de 5% entre 2016 et 2017. Ce ne sont pas les chiffres annoncés par le ministre-président en février dernier qui vont inverser ce constat. En effet, entre le 1^{er} janvier 2016 et le 30 juin 2017, seuls 3% des vélos volés dans notre capitale ont été retrouvés.

Le phénomène est d'autant plus dur à enrayer que

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).*- *U moet de suggestie inderdaad bezorgen aan Brussel Mobiliteit en de andere betrokken diensten.*

Bovendien moeten we diezelfde aandacht richten op andere plaatsen die tot Unesco-werelderfgoed behoren.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de diefstal van fietsen".

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *De Brusselse overheid wil zo veel mogelijk mensen ervan overtuigen hun wagen aan de kant te laten staan en de fiets te nemen. Het aantal fietsen dat gestolen wordt, is daarbij echter een tegenargument.*

Uit de statistieken van de federale politie blijkt dat het aantal fietsdiefstallen in het Brussels Gewest tussen 2016 en 2017 met 5% gestegen is, terwijl maar 3% fietsen teruggevonden worden.

De plaag is moeilijk te bestrijden, vooral omdat de dieven goed georganiseerd zijn. Zo zouden naar verluidt de gestolen fietsen vaak verhandeld worden op vroegmarkten en zouden ze fietsen die ze in Vlaanderen stelen verkopen in Brussel en

les voleurs sont particulièrement bien organisés. Selon un commerçant schaarbeekoïse, il est de notoriété publique que certains marchés matinaux sont le paradis du trafic de vélos volés. Le système est bien rodé. Les vélos sont souvent volés en Flandre et revendus à Bruxelles, et vice versa.

Cependant, face au nombre peu élevé de vélos enregistrés, la restitution des vélos volés à leurs propriétaires s'avère être une tâche compliquée. Une des solutions envisagées par Traxio, la Fédération du secteur de la multi-mobilité, est le système du Velo-Pass, mis en service début mars. Concrètement, le Velo-Pass est un numéro d'identification unique, couplé à un code QR, à apposer sur le cadre. Ce numéro est associé à une base de données permettant d'identifier le vélo.

Alors que l'on veut faire de Bruxelles une ville plus accueillante pour les cyclistes, les chiffres liés au vol et à la restitution sont peu encourageants.

De manière générale, que fait le gouvernement pour lutter contre le fléau des vols de vélos ?

Êtes-vous en contact avec Traxio afin d'introduire le Velo-Pass dans notre Région ? Si oui, quelles mesures prenez-vous pour faire connaître ce système ? Des campagnes d'informations sont-elles prévues ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En juin 2016, le gouvernement a approuvé un plan d'actions de lutte contre le vol de vélos. Inspiré de l'exemple de Londres, il s'articule autour de cinq axes : "engineering, enforcement, evaluation, engagement, education". Le plan contient 29 actions concrètes sur ces cinq domaines, comme la mise à disposition de parkings sécurisés, une collaboration plus étroite avec les zones de police, une meilleure connaissance du problème à l'aide d'enquêtes, des actions de gravage ou encore des campagnes de communication annuelles.

La fédération Traxio fait partie du groupe de travail vols de vélos, qui regroupe les utilisateurs, les cyclistes, le Parquet, les zones de police et Bruxelles prévention et sécurité (BPS). Elle y a

omgekeerd.

Als gestolen fietsen dan toch teruggevonden worden, is het vaak moeilijk te achterhalen wie de oorspronkelijke eigenaar is, aangezien er maar weinig fietsen geregistreerd zijn.

Traxio, de Belgische federatie van de autosector en de aanverwante sectoren, stelde de Velo-Pass voor als oplossing. Dat systeem berust op een unieke identificatiecode die gelinkt is aan een QR-code die op het fietsframe geplaatst wordt. De codes worden bijgehouden in een databank, waardoor de fietsen geïdentificeerd kunnen worden.

Wat doet de regering tegen fietsdiefstallen?

Bespreekt u met Traxio de invoering van de Velo-Pass? Hoe gaat u het systeem promoten? Plant u informatiecampagnes?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De regering keurde in juni 2016 een actieplan tegen fietsdiefstal goed. Het plan omvat 29 acties rond de volgende vijf domeinen: meer beveiligde parkeerplaatsen, een nauwere samenwerking met de politiezones, een betere kennis van het probleem dankzij enquêtes, graveeracties en jaarlijkse communicatiecampagnes.*

Traxio zit in een werkgroep rond fietsdiefstal, waarin ook de gebruikers, fietsers, het parket, de politiezones en Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) zijn opgenomen. De federatie stelde er zijn Velo-Pass voor.

Fietsboxen vormen een goede oplossing tegen fietsdiefstal. De vraag naar fietsboxen neemt dan

présenté son Velo-Pass.

Les boxes sont une excellente solution au problème du vol de vélos. J'en veux pour preuve la demande incessante d'installation de nouveaux boxes, à tel point qu'à certains endroits de la capitale, on se tourne dorénavant vers des locaux plutôt que des boxes, comme je l'ai déjà expliqué ici. Le projet CycloParking, soutenu par le Fonds européen de développement régional (Feder), offre une plateforme de gestion des stationnements vélo et centralise toutes les demandes dans la Région.

Le Velo-Pass et d'autres systèmes seront surtout utiles en cas de déclaration de vol, de recel de vélo ou de vélo retrouvé. Il n'est pas prévu de créer une brigade à Bruxelles Mobilité pour cette tâche, le contrôle de la propriété des vélos dans l'espace public incombant à la police. Bruxelles Mobilité est responsable de la sensibilisation, menée de différentes manières. Tout le monde peut déposer plainte en ligne pour vol de vélo sur le site policeonweb.belgium.be.

Enfin, le gouvernement a convenu que, dès qu'il aurait approuvé le Plan vélo, le ministre-président serait responsable du suivi global avec BPS dans le cadre de sa compétence en matière de coordination de la sécurité.

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

M. Pierre Kompany (cdH). - Si je vous prends à témoin, c'est que votre initiative a été approuvée par le gouvernement et qu'elle a été inspirée par beaucoup de pays européens où les cyclistes sont mieux lotis. Tout ce que je peux faire, c'est rester témoin de ce que vous nous affirmez et suivre la situation.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

ook voortdurend toe en in bepaalde wijken worden nu al lokalen gezocht in plaats van boxen geplaatst. CycloParking, een project dat steun krijgt van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), heeft een platform voor het beheer van fietsparkings en centraliseert alle aanvragen in het gewest.

Systemen als de Velo-Pass zijn vooral nuttig wanneer een fietsdiefstal wordt aangegeven en wanneer fietsen worden geheeld of teruggevonden. Brussel Mobiliteit krijgt daar geen speciale afdeling voor, aangezien de politie de eigenaar van de fiets opspoort. Brussel Mobiliteit staat wel in voor de bewustmaking. Een fietsdiefstal aangeven kan online op policeonweb.belgium.be.

De minister-president en BPV staan in voor de follow-up van het fietsplan.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans). - *Ik blijf de situatie volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

PUBLICS,

concernant "l'insécurité dans les stations de transport en commun".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Aller plus loin que les statistiques policières, tel est l'objectif de l'étude lancée en ce début d'année par Bruxelles prévention et sécurité (BPS), le nouvel organisme chargé de la prévention et de la sécurité à Bruxelles.

Axée sur une enquête de six mois ciblant les citoyens, les navetteurs ainsi que les touristes, elle vise à faire la lumière sur les faits alimentant le sentiment d'insécurité dans notre Région. Cette enquête rappelle que la sécurité et, plus largement, les causes de l'insécurité des navetteurs belges sont mal appréhendées.

Selon une étude réalisée l'an dernier en France par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP), près d'un usager sur deux ressent de l'insécurité dans les transports en commun, sentiment exacerbé entre 20h30 et 22h30.

En dehors des facteurs classiques, l'entretien des zones qui entourent les transports en commun joue un rôle important dans le sentiment d'insécurité. En effet, un environnement propre, bien entretenu et éclairé améliore l'impression de sécurité, alors qu'un cadre dégradé et abîmé, ou un mauvais éclairage la diminueront. En dépit des 3 millions d'euros déboursés en 2016 pour assurer le recrutement et le fonctionnement de 107 agents de sécurité dans les stations et de quinze encadrants supplémentaires, le sentiment d'insécurité persiste. Certaines stations de notre métro et de notre prémétro sont encore réputées comme insécurisantes et dangereuses.

Ce ne sont pas les chiffres publiés par la STIB sur l'utilisation du 1707 ni l'incident ayant eu lieu en ce mois de juin à la station Clemenceau - même s'il importe de souligner le bon travail de la patrouille de la STIB - qui viendront contredire ce constat. Entre janvier 2017 et mai 2018, pas moins de 1.351 appels sérieux ont été passés au 1707. Ils

OPENBARE WERKEN,

betreffende "de onveiligheid in de stations voor het openbaar vervoer".

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).*- *Verder gaan dan de politiestatistieken, dat was de doelstelling van de jongste studie van Brussel Preventie en Veiligheid (BPV). Gedurende zes maanden werden de Brusselaars, pendelaars en toeristen bevraagd over de elementen die het onveiligheidsgevoel in de hand werken.*

Vorig jaar bleek uit een Franse studie dat de helft van de reizigers zich niet veilig voelt in het openbaar vervoer, vooral tussen 20u30 en 22u30.

Naast de klassieke factoren speelt ook het onderhoud van de infrastructuur een belangrijke rol. Een nette, goed onderhouden en verlichte omgeving voelt veiliger aan dan een vuile of slecht verlichte omgeving. De indienstneming van 107 bijkomende veiligheidsagenten en 15 begeleiders heeft het onveiligheidsgevoel niet kunnen wegnemen. Sommige (pre)metrostations worden nog altijd als gevaarlijk ervaren.

Het zijn niet de cijfers van de MIVB over het gebruik van het nummer 1707 die die vaststelling zullen ontkrachten. Tussen januari 2017 en mei 2018 werden er 1.351 ernstige oproepen ontvangen. Het ging vooral om individuen die een verwarde indruk maakten of bedreigingen uitten.

In welke situaties moeten de veiligheidspatrouilles van de MIVB het vaakst ingrijpen? Hoeveel medewerkers zijn er sinds 2016 in dienst genomen? Is er een daling van de overlast vastgesteld?

Op welke metrostations en tijdstippen hebben de oproepen vooral betrekking? Wat doet u om het aantal oproepen te doen dalen? Kunt u ons de resultaten van de studie bezorgen?

concernaient principalement des individus rodant de manière incohérente ou proférant des menaces.

Quel retour avez-vous des patrouilles de sécurité de la STIB ? Quelles sont les interventions les plus fréquentes pour lesquelles elles sont sollicitées ?

Quel est le bilan du personnel engagé depuis 2016 ? Une baisse des incivilités est-elle observable ?

Quelles sont les stations et les tranches horaires les plus concernées par les appels au 1707 ? Que mettez-vous en œuvre pour faire baisser le nombre de ces appels ?

Pourriez-vous nous transmettre les résultats de l'étude de BPS ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les interventions en temps réel les plus récurrentes des équipes de sécurité sur le réseau de la STIB sont liées, par catégorie :

- au non-respect des normes de comportement et aux comportements répréhensibles ;
- à l'assistance aux personnes ;
- aux alarmes ;
- aux agressions verbales et/ou physiques ;
- aux perturbations du trafic.

Entre 2016 et 2017, la STIB a constaté une augmentation de 13% du nombre d'incidents. Cette hausse est principalement liée aux faits de toxicomanie, un phénomène sociétal en augmentation qui n'est pas propre à la STIB et pour lequel celle-ci prend différentes mesures : formation des agents de terrain, collaboration avec des associations, rondes effectuées dans les endroits problématiques. Pour l'année en cours, par contre, une diminution de 5% du nombre d'incidents est constatée par rapport à la même

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De veiligheidsploegen worden vooral opgeroepen voor ongepast gedrag, bijstand aan personen, alarm, verbaal of fysiek geweld en verstoring van het verkeer.*

Tussen 2016 en 2017 is het aantal incidenten met 13% gestegen. Die stijging is vooral te wijten aan druggerelateerde feiten. De MIVB heeft meerdere maatregelen genomen: opleiding van de agenten, samenwerking met de verenigingen, en patrouilles in de probleemzones. Dit jaar zien we dan ook een daling van het aantal incidenten met 5%. We mogen voorts niet vergeten dat het aantal reizigers tussen 2016 en 2017 met 8% gestegen is.

Aangezien de aanwezigheid van veiligheidsagenten het veiligheidsgevoel in de stations verhoogt, heb ik de toestemming van de regering gevraagd en gekregen om bijkomende veiligheidsagenten in dienst te nemen. Ondertussen hebben we het aantal voltijdse equivalenten (VTE) tussen januari 2016 en mei 2018 opgetrokken van 419 naar 522.

De meeste oproepen (78%) naar het nummer 1707 tussen januari 2017 en half juni 2018 kwamen uit de (pre)metrostations en de metrostellen, en dan vooral in de stations Ribaucourt, IJzer, De Brouckère, Kunst-Wet, Schuman en Zuidstation.

période en 2017.

Il ne faut pas non plus oublier qu'entre 2016 et 2017, la STIB a enregistré une hausse de sa fréquentation de 8%.

Conscient de l'impact de la présence des agents de sécurité sur le sentiment de sécurité dans les stations, j'ai négocié auprès du gouvernement l'engagement d'agents de sécurité supplémentaires au sein de la STIB, ce que j'ai obtenu.

Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) au sein du personnel de sécurité de la STIB est ainsi passé de 419 au 31 janvier 2016 - agents de sécurité stations, intervention, contrôle des titres, agents multimodaux et agents juniors, hors personnel d'encadrement - à 522 en mai 2018.

La majorité des appels (78%) passés au 1707 de janvier 2017 à mi-juin 2018 proviennent des stations de métro et prémétro et des rames de métro, et principalement des stations Ribaucourt, Yser, De Brouckère, Arts-Loi, Schuman et Gare du Midi. Le service 1707 envoie les appels vers les postes de commande de la STIB concernés ou au 101. Les appels suivent ensuite les procédures internes existantes et sont traités par les services concernés.

Une évaluation du numéro 1707 aura lieu un an et demi après le lancement du numéro, afin d'analyser sur le fond les données reçues des appels passés à celui-ci et des procédures mises en œuvre. À la suite de cette analyse, des recommandations seront formulées pour les points qui démontreraient des problèmes récurrents. Il revient au ministre-président, compétent pour la sécurité, de fournir l'étude de Bruxelles prévention et sécurité (BPS).

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Selon vous, le nombre d'incidents diminue.

M. Pascal Smet, ministre.- Les incidents augmentent et diminuent à la fois.

M. Pierre Kompany (cdH).- Parmi les causes de

Via de dienst 1707 worden de oproepen doorverbonden naar de betrokken commandoposten van de MIVB of de 101, waar ze verder worden afgehandeld. Na anderhalf jaar zal de dienst 1707 geëvalueerd worden, zodat er aanbevelingen kunnen worden geformuleerd. Voor de studie van BPV moet u zich tot de minister-president richten.

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- Volgens u daalt het aantal incidenten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De incidenten stijgen en dalen.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).-

la hausse des interventions, vous avez cité la toxicomanie. À la décharge des toxicomanes, il faut reconnaître que notre société n'est peut-être pas le meilleur guide.

Hier, il y avait 419 ETP, contre 522 aujourd'hui. C'est un bel effort, qui mérite d'être souligné.

En attendant l'évaluation du 1707, qui, je l'espère, confirmera toutes vos thèses, mon groupe restera attentif à l'évolution de la situation. Nous verrons ensuite quelles sont les conclusions à en tirer.

- 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 multiplication de chantiers d'envergure de la STIB justifiant des interruptions de service prolongées".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce n'est un mystère pour personne, la STIB a procédé, au cours des dernières années, en plusieurs lieux du réseau, à des remplacements de voies atteintes par l'usure, entraînant dans la foulée une interruption du trafic des trams sur les tronçons touchés par les travaux de remplacement. Ces chantiers ont amené la STIB à mettre en place des navettes de bus pour assurer le transfert des usagers du tram au bus puis du bus au tram au-delà du lieu des travaux.

Ce qui est assez gênant, c'est la durée prise par certains aménagements apportés à l'infrastructure : dans certains cas, elle représente plusieurs mois d'interruption du service. Il est inutile de rappeler la durée du chantier Buyl-Général Jacques, de juin à septembre 2017, de celui de la chaussée d'Alsemberg, de 2017 à mai 2018. Citons aussi le détournement du bus 71 entre la place Flagey et la

We kijken uit naar de evaluatie van de dienst 1707.

- 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 toename van grote werken van de MIVB die lange onderbrekingen van de dienst verantwoorden".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De laatste jaren moet de MIVB geregeld versleten sporen vervangen, met als gevolg dat het tramverkeer op die lijnen moet worden onderbroken. De MIVB legt dan vervangbussen in.*

Het vervelende is dat de ingrepen soms maandenlang duren. Is het normaal dat de MIVB het verkeer op bepaalde lijnen gedurende meerdere maanden onderbreekt, waardoor de reizigers moeten overstappen en tijd verliezen? Op die manier zal de MIVB geen nieuwe klanten lokken.

Vindt u het normaal dat tramlijn 51 maandenlang ter hoogte van Stalle was onderbroken, zodat het onmogelijk was om zonder overstap aan de eindhalte Van Haelen te geraken?

Porte de Namur pendant plusieurs mois - dans la situation présente, pour permettre de reprofiler la voirie.

Est-il normal qu'il faille suspendre le trafic de certaines lignes plusieurs mois, sachant que cela impose à la clientèle des transbordements qui allongent le temps de parcours et qui ne sont pas de nature à attirer une nouvelle clientèle ?

Est-il concevable que la ligne de tram 51 ait été interrompue plusieurs mois à hauteur de la rue de Stalle, empêchant d'accéder au terminus Van Haelen sans devoir subir des transferts du tram au bus ?

Il existe manifestement un conflit entre l'intention affichée par la STIB d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules circulant en surface et sa manière de procéder lors de l'ouverture de chantiers.

Cette liste d'interruptions de parcours n'est pas finie malgré les inconvénients que doivent subir les usagers.

En effet, actuellement, c'est le tram 94 qui a vu son parcours limité à Boondaal à la suite d'un chantier portant toutefois sur une portion de voirie assez limitée, à savoir l'avenue de la Forêt. En juillet et en août, ce sera au tour de la ligne 81 d'être fractionnée pour permettre le remplacement des voies à la rue Lesbroussart.

On se demande en fin de compte à quoi sert le programme Avanti si, en différents points du réseau, le trafic des lignes de trams voire, dans certains cas, de lignes de bus doit connaître des interruptions de service prolongées sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois.

Permettez-moi de revenir à un cas plus précis, celui de la ligne 94, dont le parcours doit être prolongé, au second semestre 2018, du Musée du tram jusqu'à Roodebeek. Après une longue interruption de trafic entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue Buyl durant les mois d'été 2017, la même ligne se voit interrompue, un an plus tard, à hauteur de la place Marie-José et de la chaussée de La Hulpe, pour permettre un chantier d'une longueur assez limitée à l'avenue de la Forêt.

De MIVB wil het bovengronds verkeer vlotter laten verlopen, maar de manier waarop ze haar werven aanpakt, staat daar duidelijk haaks op. De lijst met onderbroken trajecten is ondertussen al behoorlijk lang.

Tram 94 rijdt momenteel maar tot Boondaal door werken aan een kort stuk op het traject ter hoogte van de Woudlaan. In juli en augustus wordt lijn 81 onderbroken om de sporen in de Lesbroussartstraat te vervangen.

Wat is het nut van het Avantiprogramma als het tram- en busverkeer op verschillende punten weken- of maandenlang wordt onderbroken?

Lijn 94 was in de zomer van 2017 al lange tijd onderbroken en in de tweede jaarhelft van dit jaar wordt ze op een ander punt opnieuw onderbroken, al zullen de werken deze keer minder lang duren. Uiteindelijk zal de tram doorrijden tot aan het Woluwe Shopping Center. Aanvankelijk zal slechts een deel van de lijn worden gebruikt, aangezien de werken verderop nog niet klaar zullen zijn. Wordt het openbaar vervoer echt aantrekkelijker door de verlenging van een lijn die niet normaal kan worden gebruikt?

Hoe wordt de reissnelheid bepaald op lijnen die al maanden onderbroken zijn?

Welke gevolgen hebben de onderbrekingen voor de uitvoering van het Avantiprogramma?

Zou het niet beter zijn om de werken op tramlijn 94 af te ronden tegen de tijd dat het nieuwe traject van die lijn in gebruik wordt genomen?

De MIVB zet op de nieuwe lijn 9 tramstellen van het type T3000 in. Kan ze daardoor meer T2000-trams op de verlengde lijn 94 laten rijden?

Cette ligne 94 va finalement pouvoir rejoindre, au-delà du Musée du tram, le Woluwe Shopping Center. Mais seule une partie de la ligne sera opérationnelle, car les travaux à l'avenue de la Forêt ne seront pas terminés lors de la mise en service du nouveau tronçon de ligne. On se croirait dans un monde kafkaïen, car si l'on sait depuis longtemps que la ligne 94 rejoindra Roodebeek en octobre 2018, la ligne ne pourra être exploitée dans sa totalité, vu l'existence prolongée du chantier de l'avenue de la Forêt. Est-ce vraiment renforcer l'attrait d'un réseau de transports publics que de procéder à une extension de ligne qui ne peut être exploitée normalement ?

Comment sont déterminées les vitesses commerciales sur les lignes qui subissent pendant des mois des interruptions de parcours ? La vitesse commerciale du tram 94 est-elle aujourd'hui déterminée sur le tronçon place Louise-Boondael ou sur le tronçon chaussée de la Hulpe-Musée du tram ?

Vu les nombreuses interruptions de ligne, essentiellement en raison de chantiers, comment détermine-t-on la vitesse commerciale de celles-ci ?

Quelles sont les répercussions de ces différentes interruptions de service, parfois pour une durée de plusieurs mois, sur la mise en application du programme Avanti ?

La connaissance de la date de mise en service du nouveau parcours du tram 94 au-delà du Musée du tram ne justifie-t-elle pas que le chantier de l'avenue de la Forêt soit terminé au même moment ?

Incidemment, vu la mise en service de la ligne 9 exploitée en T3000, la STIB va-t-elle faire usage d'un plus grand nombre de véhicules T2000 sur la ligne 94 prolongée ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Avant d'aborder les questions précises, il me semble important de rappeler que le réseau de la STIB totalise près de

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB beheert bijna 150 km tramsporen. De gemiddelde levensduur van de sporen bedraagt twintig jaar, behalve in de bochten, daar slijten ze*

150km d'axes de réseau de tram.

La durée de vie moyenne des voies est d'environ vingt ans, sauf dans les courbes, où elle est inférieure. En outre, l'augmentation de la fréquence de passage des trams et l'allongement de ceux-ci ont inévitablement pour effet d'accélérer l'usure des voies. Il est donc nécessaire, pour maintenir le réseau bruxellois en bon état, de renouveler chaque année entre 8 et 10km de voies. À ces chantiers s'ajoutent les travaux d'extension du réseau.

Il faut aussi préciser que même si, en apparence, l'on pourrait croire qu'il s'agit uniquement de chantiers de la STIB visant à remplacer les voies de tram, les projets que vous mentionnez comme exemples sont des chantiers complexes impliquant plusieurs acteurs, dont Bruxelles Mobilité, les communes et les impétrants. La planification des travaux est un exercice particulièrement difficile pour la Région et la STIB. En effet, cette dernière est tributaire de nombreux facteurs.

D'abord, les renouvellements de voies s'accompagnent au moins, le plus souvent, d'un réaménagement des arrêts afin de les adapter aux normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et de confort moderne. Dans de nombreux cas aussi, ils vont de pair avec des réaménagements complets de l'artère concernée, ce qui nécessite toujours une préparation, des discussions et l'obtention de permis d'urbanisme. Il n'est pas rare que ces procédures prennent plusieurs années.

Ensuite, une fois les permis obtenus, les travaux doivent être coordonnés avec les divers impétrants concernés et programmés en fonction de leurs interventions.

Enfin, l'exécution des travaux est soumise à la coordination des chantiers pilotée par la Commission de coordination des chantiers, et il n'est pas rare que des chantiers doivent être reportés pour tenir compte de leur simultanéité avec d'autres dans un périmètre proche. C'est précisément le cas du chantier de l'avenue de la Forêt, qui a dû être organisé compte tenu de celui de l'avenue Franklin Roosevelt, pour ne citer qu'un exemple.

sneller. Dat gebeurt ook als er meer en langere trams overheen rijden. Om het netwerk in goede staat te houden, moet er jaarlijks 8 tot 10 km sporen worden vervangen. Daar komen nog de werken voor de verlenging van de trajecten bovenop.

Bij verscheidene werven zijn bovendien nog andere actoren dan de MIVB betrokken, zoals Brussel Mobiliteit, de gemeenten en nutsbedrijven. Dergelijke werken plannen is om meerdere redenen niet eenvoudig.

Om te beginnen worden tegelijkertijd met de sporen vaak ook de haltes aangepakt, zodat die toegankelijk worden voor personen met een beperkte mobiliteit en modern comfort bieden. In heel wat gevallen wordt bovendien de volledige verkeersader heringericht, wat gepaard gaat met de nodige voorbereidingen, besprekingen en aanvragen van vergunningen. Die procedures vergen vaak meerdere jaren.

Zodra de vergunningen er zijn, moeten de werken worden afgestemd op de ingrepen van de nutsbedrijven.

Ten slotte coördineert de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen de uitvoering van de werken. Vaak moeten werken worden uitgesteld om ze te laten samenvallen met andere werken in de omgeving. Dat was op lijn 94 het geval.

Het is voor de MIVB onmogelijk om de sporen altijd op zo'n manier te vervangen dat de reizigers er zo weinig mogelijk hinder van ondervinden. De maatschappij moet in elk geval werken met een grote impact zo veel mogelijk tijdens de schoolvakanties uitvoeren.

Uiteraard is de duur van de werken ook een gevolg van de coördinatie waar ik om heb gevraagd. Nutsbedrijven maken vaak van de vervanging van de tramsporen gebruik om hun eigen installaties te vernieuwen. Daardoor worden de werken ingewikkeld en duren ze lang.

De reissnelheid van een lijn wordt bepaald door de verhouding tussen de tijd die nodig is om een traject af te leggen en de lengte van dat traject, die in km/u wordt uitgedrukt. Alle openbaarvervoersmaatschappijen werken op basis

Pour la STIB, il n'est pas toujours possible de réaliser les travaux de renouvellement des voies dans les délais et dans l'ordre le plus logique pour l'exploitation des trams et le confort des usagers. Dans tous les cas, la STIB doit toujours tenter de réaliser en priorité les travaux qui ont le plus de répercussions sur le trafic pendant les périodes de congé scolaire, de manière à minimiser l'impact sur les usagers du tram, moins nombreux à ces périodes.

Évidemment, la durée des chantiers est aussi la conséquence logique de la coordination voulue par le parlement, le gouvernement et par moi-même. Lors des travaux de renouvellement des voies de tram, la plupart des impétrants (égouts, arrivées d'eau, électricité, réseaux de télécommunication, éclairage public) en profitent pour renouveler leurs installations. Ces chantiers s'avèrent souvent longs et complexes.

Pour donner un exemple, pour un chantier de réfection d'une voirie d'une durée totale d'un peu plus d'un an, la durée des travaux propres à la STIB excède rarement trois mois.

Pour en venir aux questions précises, vu les nombreuses interruptions de lignes, essentiellement de trams, à la suite de l'existence de chantiers, la vitesse commerciale d'une ligne est définie comme le ratio entre le temps de trajet et la longueur du parcours d'une ligne ou d'un tronçon de ligne, qui s'exprime en km/h. Il s'agit évidemment d'une donnée de base utilisée par tous les opérateurs de transports publics - et évidemment par la STIB - pour planifier leurs horaires.

La STIB détermine ses horaires sur la base de la vitesse commerciale attendue sur chaque partie de son réseau. Celle-ci inclut les situations de chantier, si nécessaire. Ainsi, si une ligne est perturbée mais que le passage des trams est maintenu à une vitesse limitée, la STIB calcule de nouveaux horaires pour en tenir compte. Et si, comme pour la ligne 94 actuelle, la ligne est coupée, les horaires sont calculés sur la base des vitesses ordinaires sur les tronçons non affectés.

Une navette de bus circule entre les arrêts Marie-José et Coccinelles, et celle-ci dispose également d'un temps de trajet adapté.

van dat basisgegevens hun dienstregeling uit.

Voor haar dienstregeling baseert de MIVB zich op de verwachte reissnelheid op elk onderdeel van haar netwerk. Uiteraard houdt ze daarbij rekening met werken. Is een lijn onderbroken, dan stelt de maatschappij de dienstregeling op op basis van de gewoonlijke snelheid op de delen zonder onderbreking.

In theorie bedraagt de reissnelheid van lijn 94 wanneer er geen werken zijn, 15,5 km/u. Dat moet uiteraard beter. Door de terughoudendheid van de gemeenten is het echter niet eenvoudig om het verkeer op die lijn vlotter te laten verlopen.

Uiteraard moet de MIVB streven naar de in het Avantiprogramma beoogde verbetering van de prestatie van haar bovengrondse net. Werken veroorzaken tijdelijke hinder. Het Avantiprogramma is gericht op verbeteringen van het netwerk door fysieke of andere ingrepen. Die werven zijn nodig om Brussel duurzaam toekomstgericht te maken.

Daarnaast is de aanwezigheid van de politie op de kruispunten en de grote verkeersassen nodig. In het Brussels Gewest blijft ze te vaak onzichtbaar.

Niemand zit te wachten op de onderbreking van een tramlijn. Ook de MIVB niet, aangezien de hinder op haar exploitatiekosten weegt. Bovendien moet ze bussen inzetten die in ideale omstandigheden het basisnetwerk kunnen versterken.

Uiteraard is het jammer dat er nog werken op lijn 94 zullen zijn op het ogenblik dat de verlenging in gebruik wordt genomen. Bij de coördinatie van de werken gaat de prioriteit echter naar het voorkomen van te veel werken tegelijkertijd in één wijk. Om die reden werden de werken op de Woudlaan pas dit jaar uitgevoerd.

De werken op de Franklin Rooseveltlaan en op de Generaal Jacqueslaan liet ik tegelijkertijd uitvoeren om de hinder tot twee jaar te beperken. Daar nog een derde werf aan toevoegen, kon ik echter niet maken.

Concrètement, la vitesse théorique de la ligne 94 à l'heure de pointe pour réaliser le trajet complet Louise-Musée du tram, en supposant que tout l'itinéraire soit praticable et qu'il n'y ait pas de chantier, est de 15,5 km/h. C'est évidemment insuffisant et c'est pour cette raison qu'il faut continuer à améliorer globalement le fonctionnement de cette ligne. Il faut fluidifier le parcours, mais ce n'est pas toujours facile, vu les réticences qui s'expriment très souvent au niveau communal.

L'amélioration des performances du réseau de surface visée par le programme Avanti est évidemment toujours l'objectif poursuivi. Ces chantiers ne sont que des épisodes temporaires sur la voie d'un réseau que l'on améliore progressivement. Les coupures liées à des renouvellements d'infrastructures ferrées ou des réaménagements de l'espace public constituent un mal nécessaire. Le programme Avanti vise justement à améliorer le réseau existant, que ce soit par des projets physiques de mise en site propre de trams ou de bandes de bus, par d'autres dispositifs tels que la télécommande des feux, les contrats de mobilité, et j'en passe. Ces chantiers sont donc nécessaires pour une ville durablement tournée vers l'avenir.

Mais, ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire en séance plénière, la présence de la police aux carrefours et sur les grands axes des transports en commun est nécessaire. Elle est souvent trop discrète dans notre Région.

Je comprends que personne n'aime voir une ligne de tram coupée en deux ou sérieusement perturbée par un chantier. Soyez cependant assurés que la STIB, Bruxelles Mobilité et d'autres sont sensibilisés à cette question, puisque les perturbations liées aux chantiers grèvent les coûts d'exploitation de la STIB et accaparent des bus qui seraient idéalement utilisés pour renforcer le réseau de base.

Il est évidemment regrettable que la ligne de tram 94 soit encore perturbée par le chantier de l'avenue de la Forêt au moment de la mise en œuvre du prolongement. La priorité au niveau de la coordination des chantiers est cependant d'éviter que des chantiers menés simultanément dans un même secteur n'asphyxient un quartier. C'est aussi

l'une des raisons qui expliquent pourquoi le chantier de l'avenue de la Forêt a été réalisé cette année et pas l'année dernière, par exemple.

Vous me donnez maintenant un argument pour répondre à vos confrères du MR qui me demandent pourquoi j'ai fait réaliser les chantiers de l'avenue Roosevelt et du boulevard Général Jacques simultanément.

Maintenant, vous me demandez d'y ajouter l'avenue de la Forêt. Nous avons mené les deux autres chantiers simultanément pour limiter l'impact des travaux à une durée de deux ans au lieu de quatre, mais nous ne pouvions y ajouter un troisième chantier.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- On parle pourtant d'un tout petit tronçon.

M. Pascal Smet, ministre.- Je sais, mais nous avons suivi à la fois les avis des experts et les demandes des communes.

Il est exact que les trams de dernière génération plaisent. Tout le monde voudrait les voir partout. Nous en sommes très contents, mais nous ne disposons pour le moment que de 150 T3000 et de 70 T4000. C'est déjà énorme, puisque ces 220 trams représentent 55% de la flotte, qui en compte près de 400.

Il faut cependant faire des choix. Vu ses fréquences élevées, la ligne 94 peut être exploitée valablement en remplaçant quelques T2000 par des T3000. Il s'agit évidemment d'une situation temporaire. Le manque sera résorbé grâce à la nouvelle commande de véhicules qui vient d'être passée auprès de Bombardier. À l'avenir, nous aurons donc une flotte de trams assez homogène, ce qui n'est pas si courant dans le monde.

Pour conclure, en ce qui concerne la durée des chantiers, la STIB et Bruxelles Mobilité font le maximum pour minimiser les interruptions d'exploitation et le remplacement des lignes de tram par des bus. Nous sommes bien conscients qu'il est préférable de les éviter.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Het gaat maar om een heel klein stukje.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Inderdaad, maar ik baseerde mij op het advies van de deskundigen en de verzoeken van de gemeenten.*

De nieuwste trams vallen in de smaak en iedereen zou ze graag overal zien rijden. Momenteel beschikt de MIVB over slechts 150 T3000-stellen en 70 T4000-stellen, wat goed is voor 55% van haar vloot. Ze moet dus keuzes maken. Gezien de hoge frequentie op lijn 94 houdt het steek om daar een aantal T2000-trams tijdelijk door T3000-stellen te vervangen. Het tekort aan voertuigen zal worden weggewerkt zodra de nieuwe stellen die de MIVB bestelde, worden geleverd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van

Goidsenhoven.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Merci de ces éléments de réponse que nous prendrons le temps d'analyser. La question méritait d'être posée. Je prends bonne note des justifications techniques relatives à la difficulté que nous avons pointée et qui est régulièrement relayée par les usagers de la STIB. Ces derniers s'interrogent parfois sur l'ampleur et la durée de chantiers qui perturbent leur usage des transports en commun.

- *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 "le défi électrique de la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La STIB se lance dans la voie d'une exploitation de sa flotte actuelle de bus par des véhicules électriques.

Depuis le 1^{er} juin 2018, la nouvelle ligne de bus 33 est pourvue de bus électriques. À cette occasion, la STIB annonce avoir passé commande de 37 bus électriques. Certains d'entre eux seront rechargés en dépôt en dehors des heures de service suivant la technique dite "night overcharging", et les autres, qui seront des bus articulés, seront rechargés aux terminus et aux arrêts.

Une grande page se tourne à la STIB dans l'exploitation de son réseau de bus. Manifestement, cette migration d'une flotte de bus diesel vers des véhicules électriques n'est pas sans poser une série de questions au sujet des aménagements à prévoir pour assurer l'exploitation de ce nouveau type de flotte.

Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik noteer dat er een technische verklaring is voor de omvang en de duur van de werken, die hinder opleveren voor de gebruikers van het openbaar vervoer.*

- *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 elektrische uitdaging van de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De MIVB wil haar huidige busvloot vervangen door elektrische exemplaren. Sinds 1 juni 2018 wordt de nieuwe buslijn 33 bediend door elektrische bussen. De MIVB maakte die dag bekend 37 elektrische bussen te hebben besteld. Een aantal daarvan zal buiten de werkuren herladen worden in het depot via de 'night overcharging'-techniek, terwijl de gelede bussen zullen worden herladen aan de eindhaltes en aan de tussenhalthes.*

Hiermee zet de MIVB een grote stap vooruit. Maar deze omschakeling van diesel- naar elektrische voertuigen brengt uiteraard een paar specifieke problemen met zich mee. Bij de inhuldiging van lijn 33 zinspeelde de algemeen directeur van de MIVB op de 5,2 miljard euro die de regering over een periode van tien jaar heeft uitgetrokken voor de metroverbinding Noord-Zuid en de aankoop van schone voertuigen. Moeten we hieruit afleiden dat

Lors de l'inauguration de la ligne 33, l'administrateur-directeur général de la STIB n'a pas manqué de faire allusion aux 5,2 milliards d'euros octroyés par le gouvernement sur une période de dix ans pour le métro Nord-Sud et l'achat de véhicules propres. Quel que soit le mode de motorisation choisi, le renouvellement du parc de véhicules reste indépendant du choix de motorisation retenu.

Faut-il en déduire que les coûts des véhicules seraient plus élevés que les véhicules diesel ? Dans l'affirmative, la durée d'amortissement est-elle la même que celle prévue pour un bus diesel ou est-elle ventilée sur une plus longue période ?

Il va sans dire que la migration vers des bus électriques va nécessiter d'équiper les dépôts et éventuellement les arrêts de dispositifs de rechargement appropriés.

Les plus de 500 bus en service sur le réseau pourront-ils connaître un remplacement d'un véhicule diesel par un véhicule électrique ou est-il d'ores et déjà acquis qu'il faille prévoir plus d'un bus électrique pour remplacer un bus diesel ?

Quelles seront les adaptations nécessaires pour acheminer la puissance électrique voulue aux différents points d'alimentation ?

Une évaluation des coûts supplémentaires est-elle déjà disponible ? Étant donné qu'un bus diesel peut circuler en exploitation normale environ dix-huit heures et qu'un bus électrique semble n'avoir que huit heures d'autonomie, ne sera-t-il pas nécessaire d'augmenter la capacité du parc en véhicules pour rendre le même service à la clientèle ?

En d'autres termes, les quatre dépôts actuels seront-ils équipés des dispositifs nécessaires pour recharger les bus électriques à leur retour au dépôt ? Pour un nombre de lignes inchangées, le dépôt actuel dispose-t-il de suffisamment d'espace pour abriter le parc de bus électriques appelé à remplacer la flotte diesel et hybride actuellement en service ?

M. le ministre, comment se compare le coût unitaire d'un bus électrique standard et celui d'un bus diesel ?

deze voertuigen duurder uitvallen dan dieselveertuigen? Zo ja, worden ze over dezelfde periode afgeschreven als dieselbussen of geldt er een langere periode?

Daarnaast zal de overschakeling op elektrische bussen de nodige aanpassingen vergen in de depots en eventueel ook aan de haltes, waar er laadpunten moeten komen.

Zullen de meer dan vijfhonderd bussen die momenteel in gebruik zijn, alle een-op-een vervangen worden door een elektrisch exemplaar of zal er meer dan één elektrische bus nodig zijn om een dieselbus te vervangen?

Welke aanpassingen zijn er nodig om ervoor te zorgen dat er op alle laadpunten voldoende stroom kan worden afgegeven?

Liet u de bijkomende kosten evalueren? Een dieselbus kan bij normaal gebruik achttien uur rijden, een elektrische bus slechts acht uur. Moet de MIVB haar vloot dan niet uitbreiden om dezelfde dienstverlening te kunnen bieden?

Komen er voldoende laadpunten in de vier remises? Is er daar voldoende plaats om alle elektrische bussen te kunnen stallen?

Hoe verhoudt de eenheidsprijs van een standaard elektrische bus zich tot die van een dieselbus?

Gaat een elektrische bus langer mee dan een dieselbus? Hoeveel langer wordt de afschrijvingstermijn dan voor een elektrische bus?

Kunt u een raming geven van de kosten voor het installeren van laadpunten in de remises en aan de haltes?

Welke zijn de gevolgen voor de elektriciteitsdistributeurs op het vlak van de energievoorziening? Verwacht u dat het vervangen van diesel door elektriciteit winst zal opleveren?

Zijn er bijkomende remises nodig voor de elektrische bussen die de diesel- en hybride bussen zullen vervangen, als het netwerk identiek blijft?

La durée de vie d'un bus électrique est-elle plus longue que celle d'un bus diesel ? Dans l'affirmative, quelle est la durée supplémentaire d'amortissement prévue pour un bus électrique ?

Dans quelle proportion un bus diesel est-il remplacé par un bus électrique ? Faut-il prévoir plus d'un bus électrique par bus diesel remplacé ?

Des installations électriques complémentaires seront nécessaires dans les dépôts et aux arrêts. Une estimation des coûts est-elle disponible ?

Quelles seront les implications pour les distributeurs d'électricité sur le plan de l'approvisionnement en énergie ? Un gain est-il envisageable vu l'abandon du diesel et l'utilisation d'électricité en lieu et place ?

Pour un réseau inchangé, le nombre de véhicules électriques nécessaires pour remplacer les bus diesel ou hybride va-t-il nécessiter des espaces de dépôt supplémentaires ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- S'agissant du coût des véhicules, les volumes d'achat des bus électriques sont inférieurs à ceux des bus au diesel en raison du caractère non encore abouti de cette technologie, qui rend leur production et leur mise au point significativement plus compliquées, et, donc, plus lentes, que celles des bus au diesel. En outre, les autonomies limitées des autobus électriques ne permettent pas encore de remplacer les grandes flottes de bus au diesel ou hybrides.

Cette contextualisation des volumes concernés ayant été faite, le prix d'un bus standard électrique (pour des quantités commandées limitées) est, par rapport à un bus standard au diesel (pour de grandes quantités commandées et au prix de 2015), environ 2,8 fois plus élevé.

La durée de vie des bus électriques ne sera pas significativement différente de celle des bus existants. La durée de vie normale d'un autobus est de quinze ans. En raison des limitations techniques de l'autonomie des bus électriques, il faut en moyenne plus d'un bus électrique pour remplacer

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

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Er worden minder elektrische bussen aangekocht dan dieselbussen, omdat de technologie nog evolueert, waardoor de productie trager verloopt dan die van dieselbussen. Bovendien is hun autonomie beperkt, zodat het nog niet mogelijk is om alle dieselbussen of hybride bussen door elektrische exemplaren te vervangen.*

Bij aankoop van een beperkt aantal kost een standaard elektrische bus 2,8 keer meer dan een standaard dieselbus, zoals die in grote volumes aangekocht werd in 2015.

Elektrische bussen gaan niet beduidend langer mee dan de huidige bussen. De normale levensduur van een bus bedraagt vijftien jaar. Aangezien de autonomie van elektrische bussen beperkt is, is er meer dan een exemplaar nodig om een dieselbus te vervangen. Zo zijn er in Brussel 30% meer elektrische bussen nodig om de vloot te vervangen.

Voor de aanpassing van de remises zijn er aanzienlijke werken nodig. Zo moet de

un bus au diesel. Cet effet est plus ou moins prononcé en fonction de la vitesse commerciale des réseaux urbains sur lesquels les bus électriques sont engagés. Compte tenu de la vitesse commerciale des lignes du réseau de Bruxelles, il faut, à productions égales, 30% de bus en plus vu l'autonomie projetée de douze heures en traction électrique.

L'adaptation des dépôts existants à la traction électrique nécessite effectivement des travaux considérables qui visent, de façon synthétique, les fonctions suivantes :

- assurer l'alimentation électrique du dépôt en haute puissance à partir du réseau de distribution à travers la ville ;

- assurer, à l'intérieur du dépôt, la transformation de cette énergie électrique et sa distribution à travers tout le site vers les différents emplacements de garage où les bus seront rechargés. Les équipements électriques qui doivent être installés dans les dépôts représentent une surcharge et peuvent nécessiter une adaptation de la structure des bâtiments.

Au total, l'augmentation de la flotte nécessaire à l'électrification complète du mode bus et les pertes de surfaces utiles dans les dépôts en raison de l'installation de tous les équipements de recharge nécessitent un accroissement des surfaces de remisage. Les surfaces disponibles sur les sites existants étant déjà utilisées ou en voie de l'être pour la mise en œuvre du Plan directeur bus, cela nécessiterait de créer des dépôts supplémentaires.

Pour les infrastructures destinées aux bus électriques articulés, qui ne sont à ce jour disponibles qu'en version "opportunity charging", il serait également nécessaire de prévoir des infrastructures de recharge aux terminus.

La STIB possède son propre réseau de distribution d'énergie, qu'elle utilise pour l'alimentation de ses réseaux de tram et de métro. Les bus électriques utilisent également ce réseau dans la mesure du possible. Dans les autres cas, des travaux considérables devront être réalisés pour rajouter des lignes souterraines de connexion, soit vers le réseau de distribution de la STIB, soit vers le

elektriciteitstoevoer naar de remise worden opgevoerd. Daarnaast moeten er voldoende laadpunten in de remise zijn, wat aanpassingen aan de gebouwen kan vereisen.

Aangezien de vloot moet uitbreiden en er in de remises plaats verloren gaat door de installatie van laadpunten, is er extra ruimte nodig. Die kan op de huidige sites niet worden gecreëerd, er moeten dus remises bij komen.

Voor de gelede elektrische bussen, waarbij voorlopig alleen 'opportunity charging' mogelijk is, moet er laadinfrastructuur aan de eindhaltes komen.

De MIVB beschikt over een eigen energiedistributienetwerk, dat ze aanwendt voor het tram- en metronet. Daarvan wordt voor de elektrische bussen zo veel mogelijk gebruik gemaakt. Waar dat niet kan, zijn ingrijpende werken nodig om bijkomende ondergrondse elektriciteitsleidingen naar het netwerk van de MIVB of van Sibelga aan te leggen.

Als de bussen 's nachts in de remise opladen, ontstaat er een natuurlijk evenwicht met de trams en metrostellen die van hun kant tijdens de dag elektriciteit verbruiken. Zolang de productie- en distributiecapaciteit in België zowel overdag als 's nachts gelijk blijft, vormen de elektrische bussen geen probleem.

De winst zit vooral in de energieproductie: een elektriciteitscentrale wekt veel doeltreffender energie op dan een dieselmotor. Daar staan wel zware investeringen tegenover, die louter economisch niet terugverdiend kunnen worden. De keuze voor elektrische bussen moet u dan ook beoordelen op basis van de hogere levenskwaliteit en de schonere lucht die ze zal opleveren.

Daarom liet ik de tests met elektrische bussen uitvoeren. De eerste lijn met elektrische bussen is vandaag een feit. Binnenkort volgen er nog twee andere.

réseau de Sibelga.

Pour les bus qui sont chargés la nuit au dépôt, il existe un équilibre naturel entre la consommation de jour des trams et des métros, et la consommation nocturne des bus. Tant que la capacité de production et de distribution en Belgique est globalement équivalente de nuit et de jour, ces bus ne posent pas de problème significatif à cet égard.

Le gain généré par le passage du diesel à l'électricité est un gain d'efficacité énergétique : la production d'énergie d'une centrale électrique est beaucoup plus efficace qu'un moteur au diesel. Par contre, les coûts d'investissement sont très élevés et ne peuvent être récupérés en termes purement économiques. Ce choix doit aussi être évalué au regard de l'amélioration de la qualité de vie et de l'air à travers la réduction des émissions polluantes et du bruit.

Telle est la raison des tests que nous réalisons. La première ligne électrique est désormais opérationnelle. Deux autres suivront, l'une en "opportunity charging" et l'autre en "overnight charging".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je prends évidemment bonne note des différentes informations reçues. Manifestement, M. le ministre était également mis sur courant alternatif...

Il va donc falloir étendre les dépôts et trouver de nouveaux dépôts pour pouvoir abriter à terme cette nouvelle flotte confrontée à des nécessités techniques différentes de celles des vieux bus actuels.

Cette réponse nous éclaire en tout cas sur ce qui constitue une nouvelle page du développement de notre réseau des bus bruxellois.

- *L'incident est clos.*

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De huidige remises moeten uitbreiden en er moeten nieuwe remises bij komen. Er breekt een nieuwe episode aan in de ontwikkeling van het Brusselse busnetwerk.*

- *Het incident is gesloten.*

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 "les nuisances sonores et vibratoires causées par la ligne de tram 19 de la STIB".

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *Ces derniers mois, les riverains qui habitent le long de la ligne de tram 19 ont vu augmenter les nuisances sonores et les vibrations, en particulier sur la Brusselstraat à Grand-Bigard, où les rails seraient fortement endommagés.*

De telles situations sont problématiques, dans un contexte où nous avons justement besoin de renforcer les transports en commun et les trams à Bruxelles et en périphérie. Le tram 19 me paraît également jouer un rôle essentiel durant les travaux au tunnel Léopold II.

Savez-vous si les nouveaux trams causent encore des problèmes à d'autres endroits, sur le vieux réseau de rails ? Quelles sont les causes principales ?

Combien de plaintes la STIB a-t-elle reçues ces trois dernières années en raison du bruit et des vibrations causés par les trams ? Y a-t-il des scénarios récurrents concernant certains trams ou trajets ?

Que comptez-vous faire pour réduire les nuisances sonores et les vibrations causées par les trams de la STIB, en particulier sur la Brusselstraat, à Grand-Bigard ?

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 tril- en geluidsoverlast veroorzaakt door tramlijn 19 van de MIVB".

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

De heer Bruno De Lille (Groen). - Buurtbewoners die langs het traject van de MIVB-tramlijn 19 wonen, hebben de laatste maanden meer geluidsoverlast en last van trillingen. Vooral in de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden is er blijkbaar een probleem doordat de rails zwaar beschadigd zouden zijn.

Dergelijke situaties zijn problematisch omdat ze het draagvlak voor de huidige en vooral ook toekomstige tramlijnen ondergraven, terwijl er net nood is aan meer trams en openbaar vervoer in Brussel en in de Rand. Daarnaast lijkt mij tram 19 ook een essentiële schakel ter vervanging van de auto tijdens en na de werken aan de Leopold II-tunnel.

Hebt u weet van meer van dergelijke situaties waarbij nieuwe trams extra druk zetten op de verouderde spoorinfrastructuur? Wat zijn de belangrijkste oorzaken en problemen? Intussen weet ik dat in Jette hetzelfde probleem is ontstaan met tram 2000 in de Jules Lahayestraat op lijn 93 en 62. Blijkbaar is dat al een tijdje geleden aan de MIVB gemeld.

Hoeveel klachten kreeg de MIVB de laatste drie jaar voor geluidsoverlast en trillingen van trams? Zijn daar patronen in terug te vinden? Ik denk aan sommige trams of trajecten, waarover er meer klachten zijn en die dus een dringende aanpak vergen.

Wat zult u doen om de rust van de buurtbewoners aan tramlijn 19 te doen terugkeren? Plant u

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais). - *Le réseau entier de rails de trams est régulièrement inspecté, entretenu et renouvelé. Là où les rails sont plus anciens, un entretien plus soutenu, voire des réparations sont effectués, en attendant un projet global de renouvellement. Cela prend un certain temps, vu la nécessité de coordonner les mesures de mobilité, les permis de construire et toutes sortes de discussions liées à l'approche du réaménagement.*

La STIB a reçu 170 plaintes relatives à l'infrastructure de trams en 2015, 210 en 2016 et 160 en 2017. Elles concernent quasiment toujours des tronçons dont le renouvellement est planifié, mais n'a pas encore pu avoir lieu.

Le renouvellement des rails dans la Brusselstraat est planifié pour 2020. Six réparations ont déjà été effectuées cette année et quatre auront encore lieu dans les semaines qui viennent.

Afin de maintenir le réseau en état, la STIB planifie le renouvellement des voies sur la base d'un contrôle de qualité permanent. Elle investit depuis vingt ans dans de nouvelles techniques de pose qui absorbent l'énergie vibratoire créée au passage des trams. Depuis un accord conclu en 2004 avec la Région bruxelloise, la STIB est tenue de respecter, à chaque renouvellement des voies, les niveaux vibratoires maximums recommandés. Au préalable, des mesures acoustiques déterminent la méthode de pose utilisée et le point est fait sur les mesures à prendre.

En ce qui concerne la ligne 19, la STIB a reçu quatre plaintes relatives au bruit et aux vibrations.

Dans 90% des cas, une solution est apportée dans les deux semaines.

specifieke maatregelen voor de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden?

Welke maatregelen neemt u om de geluids- en triloverlast van MIVB-trams overal terug te dringen?

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

De heer Pascal Smet, minister. - De integrale tramspoorinfrastructuur wordt op regelmatige basis geïnspecteerd, onderhouden en vernieuwd. Er zijn plaatsen waar de rails ouder zijn en die vergen bijgevolg meer onderhoud. Soms zijn er corrigerende ingrepen noodzakelijk om de infrastructuur in bedrijfszekere toestand te houden in afwachting van een globaal vernieuwingsproject. Door de coördinatie van onder meer de mobiliteit, de bouwvergunningen en allerlei discussies over de aanpak van de heraanleg neemt dat de nodige tijd in beslag, maar dit hangt van project tot project af.

De MIVB ontving in 2015 170 klachten over de tramspoorinfrastructuur, in 2016 210 en in 2017 160. Het valt op dat de klachten bijna altijd gaan over plaatsen waar de spoorinfrastructuur aan vervanging toe is en waar die vervangingen niet tijdig kunnen gebeuren.

De vernieuwing van de sporen in de Brusselsestraat in Groot-Bijgaarden is gepland in 2020. Er gebeurden dit jaar reeds zes correctieve interventies en er volgen er nog vier in de loop van de komende weken.

Om het net in degelijke staat te houden maakt de MIVB op basis van een permanent kwaliteitstoezicht een planning op voor de vernieuwing van de tramsporen. De MIVB investeert al twintig jaar in nieuwe spoorplaatsingstechnieken die de trillingsenergie, opgewekt door de doortocht van trams, absorberen. Sinds 2004 is er een overeenkomst tussen de MIVB en het Brussels Gewest om na elke vernieuwing van de sporen de maximaal aanbevolen trillingswaarden te respecteren. Voorafgaand aan elke vernieuwing gebeurt er een akoestisch onderzoek dat de basis vormt voor de keuze van de plaatsingstechniek en een update van

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis d'entendre qu'il y a un suivi, mais si les riverains doivent encore attendre jusqu'en 2020...*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Le renouvellement complet des voies est prévu pour 2020, mais des réparations ont déjà été effectuées et le seront encore pour éviter d'autres problèmes.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *J'espère qu'elles remédieront déjà aux nuisances sonores et aux vibrations.*

J'aimerais par ailleurs vous demander d'intervenir face au problème que posent les trams 2000 sur les lignes 93 et 62, dans la rue Jules Lahaye, à Jette. Malgré plusieurs concertations entre les riverains et la STIB, les interventions promises n'ont toujours pas été réalisées.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Les interventions à la rue Jules Lahaye ont été reportées à la demande de la commune.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Elles ont en effet été reportées en raison de la multitude de problèmes, mais il était question de remplacer les trams 2000 par un autre modèle.*

de te nemen maatregelen.

De MIVB heeft met betrekking tot lijn 19 vier klachten ontvangen over geluids- en triloverlast.

In 90% van de gevallen wordt er binnen de twee weken na het indienen van een klacht een oplossing aangebracht, omdat het meestal over beperkte ingrepen aan de sporen of over bewegende wissels gaat.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben blij om te vernemen dat een en ander veelal goed opgevolgd wordt. Toch zitten de betrokken buurtbewoners al een tijdje met een probleem. Als ze dan nog eens tot 2020 moeten wachten vooraleer het aangepakt wordt...

De heer Pascal Smet, minister.- Dit jaar zijn er al zes specifieke ingrepen gebeurd en worden er nog vier andere uitgevoerd. Die ingrepen worden op het net uitgevoerd om daar problemen te voorkomen. De globale vervanging van de sporen is inderdaad gepland voor 2020.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dan hoop ik dat met die punctuele ingrepen de tril- en geluidsoverlast uit de wereld geholpen wordt.

Ook al gaat het om een ander dossier, ik zou u ook willen oproepen om opnieuw te kijken naar het probleem van de trams 2000 op de lijnen 93 en 62 in de Jules Lahayestraat in Jette. Hoewel de buurt al meermaals overleg gehad heeft met de MIVB, is het gros van de beloofde ingrepen alsnog niet uitgevoerd. Ik denk dat u daar als minister eens met de vuist op tafel moet slaan.

De heer Pascal Smet, minister.- De ingrepen in de Jules Lahayestraat werden uitgesteld op verzoek van de gemeente.

De heer Bruno De Lille (Groen).- U had een aantal maatregelen beloofd. Er werd inderdaad verzocht om die werken uit te stellen omdat er zich te veel problemen tegelijkertijd voordeden. Er zou wel worden nagegaan of de trams van het

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *J'ai déjà répondu ici que ce n'était pas possible.*

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Il a également été demandé de préserver le sommeil des riverains en ne travaillant que le soir ou le matin.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'évaluation du service Villo".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- L'ordonnance du 25 novembre 2010 prévoit une évaluation annuelle, par le gouvernement, de la mise en œuvre du contrat qui le lie à JCDecaux pour Villo, le service de vélos en libre-service. Il est prévu que le gouvernement communique ce rapport d'évaluation au parlement au plus tard le 31 mars de chaque année.

Où en sont ces rapports d'évaluation ? Pouvez-vous nous les transmettre ? Quelles en sont les principales conclusions ?

Pourriez-vous communiquer les derniers chiffres concernant notamment le déploiement de Villo et les taux d'utilisation ?

Des éléments sont-ils remis en question en ce qui concerne la convention liant la Région à JCDecaux ?

type 2000 konden worden vervangen door een ander model.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is niet mogelijk. Dat heb ik hier al gezegd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er werd tevens verzocht om enkel 's avonds of 's ochtends te werken, zodat de buurtbewoners rustig zouden kunnen slapen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de evaluatie van de Villo-dienst".

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Volgens de verordening van 25 november 2010 moet de regering het contract met JCDecaux voor de fietsverhuurdienst Villo jaarlijks evalueren. Normaal gezien moet de regering dit evaluatieverslag voor 31 maart aan het parlement voorleggen.*

Kunt u ze ons deze evaluatierapporten bezorgen? Wat zijn de belangrijkste conclusies?

Beschikt u over de recentste gebruikscijfers?

Worden er zaken in vraag gesteld uit de overeenkomst tussen het gewest en JCDecaux?

Worden er aanpassingen overwogen, bijvoorbeeld op basis van een vergelijkbare dienstverlening in andere steden - al dan niet met dezelfde concessiehouder?

Des évolutions ou adaptations sont-elles prévues, notamment au regard de ce qui se passe dans d'autres villes ayant ce type de services, qu'il s'agisse du même concessionnaire ou non ?

Quid des évolutions telles que la mise en service de vélos électriques ? En mars dernier, vous disiez connaître l'avis de la Commission européenne quant à une éventuelle aide à JCDecaux pour le déploiement de ce type de vélos. Quel est-il ? Par ailleurs, les négociations étaient bien avancées avec JCDecaux. Quel en est le résultat ?

Vous évoquiez également une densification du service, principalement en première couronne. Où en est-on ?

Quels sont les frais liés aux déménagements de stations en cas de travaux et réaménagements ? En effet, il semble que lors d'un réaménagement demandé par la Région, les frais lui sont imputés. Quels sont les autres frais imputables à la Région ? Quels sont les montants concernés ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Voici les principaux chiffres pour l'année 2017. Le système comptait 4.334 vélos en circulation et 357 stations en service fin 2017. Le nombre d'abonnés de longue durée a diminué en 2017 avec 37.524 abonnés pour revenir à des valeurs proches de celles de 2014 et 2015. Le nombre d'abonnés de courte durée a sensiblement augmenté après le tassement de 2016 pour atteindre les 77.398 abonnés en 2017. Le taux de rotation affiche une légère progression en 2017, soit 1,13.

Par ailleurs, plusieurs améliorations ont été mises en place afin d'augmenter le taux de rotation, comme l'agrandissement d'une quinzaine de stations où la demande est forte et le renfort des équipes de régulation.

Pour ce qui est de l'électrification du système, les négociations étant en cours, je ne peux pas vous en dire davantage.

En ce qui concerne la densification du service dans la première couronne, certaines stations ont été

In maart hebt u gezegd dat u het standpunt van de Europese Commissie kende over eventuele steun aan JCDecaux voor de inzet van elektrische fietsen. De onderhandelingen met JCDecaux waren gevorderd. Wat is het resultaat hiervan?

Hoever staat het met de verdichting van de dienstverlening in de eerste kroon?

Voor welke kosten moet het gewest opdraaien bij de verhuizing van stations wegens werken en herinrichtingen? Welke kosten vallen nog ten laste van het gewest? Om welke bedragen gaat het?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik geef u de belangrijkste cijfers voor 2017. Eind 2017 waren er 4.334 fietsen en 357 stations in gebruik. Het aantal langetermijnabonnees daalde in 2017 naar 37.524 en leunt daardoor weer dicht aan bij de aantallen van 2014 en 2015. Het aantal kortetermijnabonnees is na de terugval van 2016 weer aanzienlijk gestegen tot 77.398. De rotatiesnelheid is in 2017 lichtjes gestegen tot 1,13.*

Er werden diverse verbeteringen doorgevoerd om de rotatiesnelheid te verhogen.

Over de inzet van de elektrische fietsen kan ik nog niets vertellen, aangezien de onderhandelingen nog bezig zijn.

Wat de verdichting van de dienstverlening in de eerste kroon betreft, zijn een aantal stations uitgebreid en volgen de andere in de komende maanden. Voorts zullen er op korte termijn twaalf stations bij komen.

De kosten voor het verwijderen en heropbouwen

agrandies et d'autres sont en passe de l'être dans les prochains mois en fonction des travaux en cours. Par ailleurs, douze nouvelles stations seront implantées à court terme dans la première couronne.

Les frais de démontage et de remontage sont facturés au demandeur lorsqu'il est nécessaire de procéder au démontage de la station ou du dispositif publicitaire pour des réaménagements. Ces frais varient en fonction du nombre de bornes par station mais également si la station est déplacée ou simplement repositionnée au même endroit. Les frais d'enlèvement et de repose varient de 4.500 euros hors TVA pour un simple démontage et remontage au même endroit à 18.500 euros pour le démontage et repositionnement à un autre endroit.

Les frais d'enlèvement et de repose des dispositifs de publicité de 2m² au même endroit sont de 2.500 euros hors TVA et de 7.500 euros hors TVA pour un déplacement. Ces différents montants sont indexables.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Je serais intéressé d'avoir une copie de votre réponse, car il y a eu beaucoup de chiffres en réponse à ces questions très précises. Vous confirmez donc que quand des réaménagements sont demandés par la Région, les frais nous en sont imputés, sur la base de la convention Villo et des tarifs que vous avez évoqués ?

M. Pascal Smet, ministre. - Oui. C'est logique.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo). - Et il n'y a pas de remise en question de la collaboration avec JCDecaux suite aux difficultés rencontrées ?

M. Pascal Smet, ministre. - Nous avons un contrat, qui a d'ailleurs été prolongé par votre secrétaire d'État.

- *L'incident est clos.*

zijn ten laste van de vragende partij wanneer een station of reclamedisplay wegens werkzaamheden tijdelijk verwijderd moet worden. Die kosten zijn afhankelijk van de capaciteit van het station, maar ook van de vraag of het station wordt verplaatst dan wel terug op dezelfde plaats komt. De kosten voor het verwijderen en heropbouwen variëren van 4.500 euro exclusief btw voor een eenvoudige demontage en heropbouw op dezelfde plaats tot 18.500 euro voor demontage en heropbouw op een andere plaats.

De kosten voor het verwijderen en opnieuw plaatsen van een reclamedisplay van 2 m² op dezelfde plaats bedragen 2.500 euro exclusief btw en 7.500 euro exclusief btw in geval van een verhuizing. Die bedragen zijn indexeerbaar.

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *Ik zou graag een kopie van uw antwoord hebben, wegens de vele cijfers. U bevestigt dus dat wanneer het gewest een herinrichting vraagt, de kosten aan ons worden gefactureerd op basis van de Villo-overeenkomst en de door u genoemde tarieven?*

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).* - *De samenwerking met JCDecaux wordt niet in vraag gesteld?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).* - *We hebben een contract, dat overigens door uw staatssecretaris werd verlengd.*

- *Het incident is gesloten.*

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 piste cyclable rue de la Loi".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La piste cyclable de la rue de la Loi a longtemps été un exemple à suivre dans notre ville : elle est séparée du trafic automobile et continue.*

Elle est maintenant victime de son succès : chaque jour, elle serait empruntée par 1.500 cyclistes dans chaque sens. Si l'on ajoute à cela la présence de piétons et de vélos électriques, qui roulent nettement plus vite, elle est même devenue trop étroite et dangereuse. Aussi, le Fietsersbond a récemment proposé de transformer une bande de circulation de la rue de la Loi en piste cyclable.

Le ministre avait marqué son accord de principe il y a quelques mois, en envisageant même le principe pour toute la zone des rues de la Loi, Belliard, Jozef II et Montoyer.

Il restait toutefois à déterminer le calendrier, compte tenu des travaux d'envergure réalisés au complexe Reyers et de leur impact sur le trafic dans les environs.

Il comptait en tout cas en discuter avec les fédérations cyclistes.

La Région bruxelloise encourage fortement le vélo et développe l'infrastructure cyclable dans cette optique. Les travaux réalisés sur la Petite ceinture et les pistes qui y sont aménagées draineront encore plus de cyclistes, notamment dans la rue de la Loi.

Avez-vous entre-temps demandé l'avis des différentes fédérations cyclistes ? Si non, quand est-ce prévu ? Une bande de circulation sera-t-elle finalement supprimée sur la rue de la Loi ? Dans

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het fietspad op de Wetstraat".

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Het fietspad langs de Wetstraat stuitte in het begin op veel weerstand, maar nadien is het lange tijd een voorbeeld geweest van hoe een fietspad er in onze stad zou moeten uitzien: afgescheiden van het autoverkeer en zonder hiaten.

Ondertussen is het fietspad al geruime tijd het slachtoffer van zijn eigen succes. Het aantal fietsers dat het gebruikt, is zeer groot. Bij recente fietstellingen bleek dat er gemiddeld 1.500 fietsers per dag in één richting het pad gebruiken, dus 3.000 voor de twee richtingen samen. Dat is ongeveer 10% van de 30.000 mensen die dagelijks in Brussel fietsen.

Het fietspad is te smal geworden voor de dagelijkse stroom fietsers, vooral omdat het vaak gedeeld moet worden met voetgangers. Het is een vrij gevaarlijk fietspad geworden door de werken op de Wetstraat en door de vele zeer snelle elektrische fietsers. Daarom stelde de Fietsersbond onlangs voor om één van de vier autorijstroken op de Wetstraat om te vormen tot fietspad.

Enkele maanden geleden ondervroeg ik de minister al eens daarover. Hij liet toen verstaan dat hij het principieel eens is met de vraag van de Fietsersbond. Hij antwoordde zelfs dat het principe overwogen moest worden voor de hele zone van de Wetstraat, de Belliardstraat, de Jozef II-straat en Montoyerstraat.

De minister had evenwel vragen bij de timing, rekening houdend met de grote werkzaamheden aan het Reyerscomplex en de gevolgen daarvan voor het autoverkeer in de ruime omgeving.

quel délai ? Y aura-t-il une phase de test ? Comment comptez-vous mesurer l'impact sur le trafic global dans la rue de la Loi et sur la Petite ceinture ?

Quelles autres mesures envisagez-vous pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes dans toute la zone des rues de la Loi, Belliard, Joseph II et Montoyer ?

Dans le cadre du plan relatif aux pistes cyclables, prévoyez-vous d'encore condamner une bande de circulation à d'autres endroits ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Chaque jour, plus de 1.500 cyclistes empruntent la piste cyclable de la rue de la Loi dans chaque sens. Si on y ajoute ceux qui circulent de l'autre côté de la rue, quelque 4.500 cyclistes l'empruntent les jours ouvrables.*

J'ai organisé une concertation avec l'administration, mon cabinet et les fédérations de cyclistes sur l'aménagement de pistes cyclables

De hele kwestie zou in elk geval kort nadien met alle fietsersverenigingen besproken worden, om na te gaan wat er nog tijdens deze regeerperiode gedaan kan worden.

De Brusselse regering zet sterk in op de fiets en levert inspanningen om het aantal fietsers en verplaatsingen per fiets te verhogen.

De fietsinfrastructuur moet dat mogelijk maken. De werken op de Kleine Ring en de fietspaden die daar worden aangelegd, zullen het aantal fietsers, ook in de Wetstraat, doen toenemen.

Hebt u intussen met de verschillende fietsersverenigingen overlegd om na te gaan hoe zij tegenover het project van de Fietsersbond staan? Wat was de uitkomst? Zal er in de Wetstraat een rijstrook worden afgeschaft? Is daar al een timing voor? Komt er een testfase? Op welke manier zult u in dan de impact op het globale autoverkeer in de Wetstraat en op de Kleine Ring meten?

Als het overleg nog niet heeft plaatsgevonden, waarom dan niet? Is er al een nieuwe datum vastgelegd?

Aan welke andere ingrepen denkt u om het fietscomfort en de fietsveiligheid in de Wetstraat te verbeteren? Welke plannen hebt u voor de ruimere zone rond de Wetstraat, met inbegrip van de Belliardstraat, de Jozef II-straat en de Montoyerstraat?

Denkt u in het kader van het Fietspadenplan nog aan andere plaatsen in het Brussels Gewest waar u van een autorijstrook een fietspad wilt maken?

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

De heer Pascal Smet, minister.- *Dagelijks rijden er meer dan 1.500 fietsers door de Wetstraat. Die cijfers gelden echter voor een enkele fietsrichting. Als we het fietspad aan de andere kant van de straat erbij tellen, gaat het om zo een 4.500 fietsers op een werkdag.*

Dat zijn er inderdaad heel wat. Ik heb overleg gepleegd met de administratie, met mijn kabinet en met fietsverenigingen over de aanleg van

alternatives dans les rues Montoyer et Joseph II, mais les fédérations n'y sont pas favorables : ces rues ne vont pas tout droit et sont moins plates.

La suppression d'une bande de circulation paraît logique et est actuellement à l'étude, avec d'autres solutions et avec les travaux planifiés, comme la piste cyclable sur la Petite ceinture et le réaménagement du rond-point Schuman. Nous privilégions une approche globale qui tient également compte de la rue Belliard.

Pour l'instant, je ne peux donc pas vous dire quelle solution sera choisie.

À deux endroits, une bande de circulation a cédé la place à une piste cyclable : au boulevard Poincaré et au boulevard Général Jacques.

Avec la commune de Schaerbeek, nous nous penchons actuellement sur la contre-allée du boulevard Lambertmont. Quant à la Petite ceinture, nous disposons quasiment de toutes les autorisations pour réserver les voies latérales aux cyclistes et aux piétons.

Comme vous l'imaginez, la concertation avec les dix-neuf communes n'est pas toujours aisée.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Je ne suis pas vite effrayé, mais je confirme que la situation est dangereuse et que le nombre de cyclistes va croissant. Il devient urgent d'intervenir.*

Pour l'instant, il n'y a pas de piste cyclable sur la rue Belliard. Les cyclistes doivent donc rouler à contre-sens des voitures dans la rue de la Loi. Pour leur sécurité, la rue Belliard doit dès lors absolument être intégrée au projet, pour que chacune de ces artères dispose d'une piste cyclable dans le sens de circulation des voitures.

alternatieve fietspaden in de Montoyerstraat en de Jozef II-straat, maar de fietsverenigingen vinden dat geen goede oplossing. Die straten lopen immers niet rechtdoor en zijn bovendien minder plat.

Het schrappen van een autorijstrook in de Wetstraat zou een logische ingreep zijn. Dat wordt momenteel onderzocht, samen met eventuele alternatieven en ook met de werken die gepland zijn, zoals het fietspad langs de Kleine Ring en de heraanleg van het Schumanplein. We streven naar een globale aanpak die ook met de Belliardstraat rekening houdt.

Deze denkoefening is nog volop aan de gang. Ik kan vandaag dan ook nog niet zeggen welke oplossing er uiteindelijk uit de bus zal komen.

De Poincarélaan en de Generaal Jacqueslaan zijn twee voorbeelden van plaatsen waar er, in het kader van het fietspadenplan, autorijstroken omgevormd zijn tot fietspaden.

We maken momenteel samen met de gemeente Schaerbeek werk van de ventweg langs de Lambertmontlaan en we beschikken vandaag al over de meeste vergunningen om de laterale wegen van de Kleine Ring om te bouwen tot fiets- en voetpaden.

Er wordt wel degelijk vooruitgang geboekt, maar zoals u weet, verloopt het overleg met de negentien gemeenten niet altijd zo vlot.

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat aantal fietsers van 4.500 per dag, is inderdaad gigantisch. Er moet dan ook op korte termijn iets gebeuren. Ikzelf fiets daar regelmatig en ben niet bepaald snel bang, maar de situatie is er toch wel gevaarlijk. Het aantal fietsers stijgt er elke maand. Op zich is dat een goede zaak. Als ik dan zie dat ook het Schumanplein en de Kleine Ring in de toekomst fietsvriendelijker zullen worden, spreekt het voor zich dat ook het verbindingstraject tussen die plaatsen nog frequenter zal worden gebruikt.

Momenteel ligt er in de Belliardstraat geen fietspad. Fietsers moeten noodgedwongen het

Peut-on encore espérer une avancée dans ce dossier avant la fin de la législature ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Tout est possible.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Espérons-le.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je travaillerai jusqu'à la veille des élections, et après aussi, si l'électeur le décide.*

- 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'engagement à la STIB de femmes portant le foulard".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La STIB, premier employeur de la Région, est connue pour la diversité de son personnel. Par ailleurs, elle mène une politique de féminisation de celui-ci, même si

fietspad in de Wetstraat gebruiken en tegen het autoverkeer inrijden. Dat is op zich geen probleem, maar als je de veiligheid van de duizenden fietsers in die wijk wil verhogen, moet de Belliardstraat bij het totaalplaatje worden betrokken. Zo zou er in de Wetstraat een fietspad in de richting van het centrum kunnen liggen en in de Belliardstraat een fietspad om de stad uit te rijden.

Dit dossier is niet alleen belangrijk voor mijn partij en voor de Brusselaars, maar ook voor al wie van buiten de stad naar hier fietst en voor wie de Wetstraat de meest evidente manier is om tot in het centrum van de stad te geraken.

Mag ik veronderstellen dat er in deze regeerperiode geen grote doorbraak in dit dossier meer mag verwacht worden?

De heer Pascal Smet, minister.- Alles is mogelijk.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hopelijk komt er toch vrij snel schot in de zaak.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik blijf werken tot de laatste dag voor de verkiezingen en nadien ook nog, als de kiezer zo beslist.

- 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 aanwerving van vrouwen met een hoofddoek bij de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De MIVB is de grootste werkgever van het Brussels Gewest en staat bekend om zijn diversiteit. De maatschappij probeert ook meer*

la dernière initiative en date, la "prime à la femme", était pour le moins sujette à débat.

Nous savons que, dans notre Région, il est un public qui connaît un accès pour le moins restreint au marché de l'emploi : les femmes qui portent le foulard. Ces femmes, qui sont parfois hautement qualifiées, représentent d'après moi une opportunité pour aider la STIB à atteindre ses objectifs d'engagement de personnel féminin. Nous savons par ailleurs qu'un jugement a tranché en faveur de ces dernières quant à leur droit de le porter dans une entreprise telle qu'Actiris.

Quelle est la politique de la STIB en la matière ? Personnellement, je n'ai jamais vu une femme qui portait le foulard à la STIB. Des femmes portant le foulard y travaillent-elles ? Existe-t-il un règlement l'interdisant ? Le cas échéant, quelle en est la justification ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le règlement de travail de la STIB est le même depuis très longtemps. Le port de tout insigne qui n'est pas un insigne de service est interdit aux membres du personnel en uniforme, ainsi qu'à ceux en tenue civile pendant la durée de leur service. Cette disposition est reprise également dans le code d'éthique et de déontologie en vigueur au sein de la STIB.

Cette politique très ancienne n'a jamais été remise en question, pas plus hier qu'aujourd'hui.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Cette position me semble problématique au regard de la décision du tribunal du travail au sujet d'Actiris, qui fait jurisprudence. Nous reviendrons certainement sur la question.

Je relève ensuite qu'à la STIB, une certaine catégorie de femmes n'est pas la bienvenue, car tout le personnel n'est pas forcément en contact avec le public. Par ailleurs, les hommes peuvent parfaitement porter la barbe, que ce soit pour des

vrouwen in dienst te nemen.

We weten dat vrouwen die een hoofddoek dragen het moeilijk hebben op de Brusselse arbeidsmarkt. Door zulke hoogopgeleide vrouwen aan te trekken, kan de MIVB haar quotum waarmaken. Een rechter oordeelde trouwens dat ze het recht hebben om bij een onderneming als Actiris een hoofddoek te dragen.

Welk beleid voert de MIVB op dat vlak? Heeft de MIVB vrouwelijk personeel dat een hoofddoek draagt? Is er een reglement dat het dragen van een hoofddoek verbiedt? Hoe wordt dat gerechtvaardigd?

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De MIVB heeft al sinds jaar en dag hetzelfde arbeidsreglement. Personeel dat een uniform draagt en personeel in burgerkleding mag tijdens de diensttijd geen onderscheidende tekens dragen die niets met hun werk te maken hebben. Zo staat het ook in de ethische en deontologische code die bij de MIVB geldt. Er is nooit geopperd dat dat beleid moet worden bijgestuurd.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Dat standpunt lijkt me problematisch in het licht van de beslissing van de arbeidsrechtbank over Actiris.*

Bij de MIVB is dus een bepaalde categorie van vrouwen gewoon niet welkom, want niet iedereen komt in contact met het publiek. Bovendien mogen mannen, al dan niet om godsdienstige redenen, een baard dragen. Wie regelmatig het openbaar vervoer neemt, weet dat heel wat MIVB-

raisons religieuses ou non. Il suffit de prendre régulièrement les transports publics pour savoir que de nombreux agents de la STIB qui portent la barbe sont musulmans. Cela ne pose d'ailleurs aucun problème. En revanche, interdire le port du foulard revient à barrer l'accès des femmes musulmanes à l'emploi.

Monsieur le ministre, ce n'est pas quelque chose qu'il faut prendre à la légère, comme vous semblez le faire. Cette politique d'interdiction du foulard et de refus d'embaucher une partie de la population féminine déjà discriminée sur le marché de l'emploi est en contradiction avec la volonté légitime de la STIB de vouloir engager plus de femmes.

J'ai déjà vu, entendu et lu des témoignages de chauffeurs de bus qui se vantent de comportements racistes.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut alors déposer plainte, Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce n'est pas cela que je suis en train de vous dire. Ce que je veux vous dire, c'est que des gens sans aucun signe distinctif ont des comportements tout à fait anormaux et inacceptables à l'égard de ces populations ciblées. Aujourd'hui, on me répond qu'il est tout à fait impossible à la STIB d'engager une femme portant le foulard alors que la STIB est le premier employeur de la Région, un moteur économique, un moteur d'emplois et un moteur de promotion sociale. Je ne l'accepte pas et je pense qu'on va pouvoir revenir sur cette question grâce à la jurisprudence d'Actiris. Quelque chose me dit que cette situation ne va pas pouvoir être maintenue.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

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

medewerkers met een baard moslim zijn. Dat is ook helemaal geen probleem. Het dragen van een hoofddoek verbieden komt er echter op neer dat moslimvrouwen de toegang tot werk wordt ontzegd.

U lijkt dat als onbelangrijk af te doen, maar dat is het niet. Het verbod op het dragen van een hoofddoek en de weigering om een deel van de vrouwelijke bevolking in dienst te nemen gaat in tegen de MIVB-betrachting om meer vrouwen aan te trekken.

Ik weet dat een aantal buschauffeurs prat gaan op hun racistische gedrag.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Dan moet u klacht indienen, mevrouw Delforge.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Daar gaat het nu niet om. Ik wil zeggen dat ook mensen zonder onderscheidende tekens onaanvaardbaar gedrag vertonen. U zegt dat een vrouw met een hoofddoek onmogelijk bij de MIVB kan werken, terwijl we het over de grootste werkgever van het Brussels Gewest hebben. Ik aanvaard dat niet en denk dat we de kwestie na de rechtspraak over Actiris opnieuw moeten bekijken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

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

PUBLICS,

concernant "l'utilisation du réseau des trams pour les livraisons aux commerces et aux entreprises".

Mme la présidente.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Ces dernières semaines, il a été beaucoup question des difficultés liées à la livraison de marchandises pour approvisionner les commerces et les entreprises bruxelloises. L'une d'elles est la "camionnettisation" de notre Région, pour reprendre le néologisme utilisé par la presse. Depuis 2013, nous avons connu une croissance de 31,18% du nombre de camionnettes, ce qui n'est sans doute pas sans effet sur la congestion automobile.

Certains projets pilotes innovants mériteraient peut-être d'être examinés. Je pense par exemple au projet expérimental mené par la Ville de Paris qui nous offre une piste très intéressante avec le service tram-fret. Celui-ci consiste à transporter des marchandises d'un point à un autre à bord d'un tramway recyclé empruntant le réseau existant et circulant entre les rames de voyageurs.

Notre Région dispose, heureusement, d'un réseau de rails de tram, ce qui nous offre un très grand nombre de possibilités. Certains axes commerçants sont empruntés tels quels par des lignes de tram, comme la chaussée d'Alsemberg ou la rue du Bailli. D'autres, comme la rue Marie-Christine, sont biens desservis à chacune de leurs extrémités.

Par ailleurs, les véhicules de la flotte de la STIB ont, depuis de nombreuses années, considérablement augmenté en taille pour accueillir un plus grand nombre d'usagers. Ils offrent donc un espace très important après avoir été aménagés en vue de l'accueil de marchandises.

M. le ministre, quelle est votre position sur l'utilisation du réseau des rails de tram pour des finalités autres que le transport des personnes ?

Cette piste a-t-elle été explorée par Bruxelles Mobilité ? Dans le cas contraire, prévoyez-vous de

OPENBARE WERKEN,

betreffende "het gebruik van het tramnet voor leveringen aan winkels en bedrijven".

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (PS) *(in het Frans).*- *Er wordt al jaren geklaagd over leveringsproblemen in Brussel. Er rijden steeds meer bestelwagens rond: sinds 2013 is het aantal toegenomen met 31,18%. Het verkeersprobleem wordt daardoor nog groter.*

Het zou misschien de moeite lonen om alternatieven te testen. In Parijs loopt momenteel een interessant proefproject met een goederentram. De goederen worden vervoerd door een exemplaar dat hetzelfde net gebruikt als de trams met passagiers.

Het Brussels Gewest heeft een uitgebreid tramnet. Sommige tramlijnen lopen door winkelstraten, zoals de Alsembergesteenweg of de Baljuwstraat, of passeren aan het uiteinde van zo'n straat, zoals de Maria-Christinastraat.

Door de jaren heen heeft de MIVB alsmaar grotere trams ingezet om meer reizigers te kunnen vervoeren. Die grote tramstellen kunnen heel interessant zijn voor het goederenvervoer.

Hoe staat u tegenover het gebruik van het tramnet voor andere zaken dan personenvervoer?

Heeft Brussel Mobiliteit het gebruik van een goederentram bestudeerd? Zo nee, overweegt u een haalbaarheidsstudie of een proefproject?

Werd die mogelijkheid al besproken met de Union des classes moyennes (UCM) of de Belgische Federatie van de Handel en Diensten (Comeos)? Hoe reageren die verenigingen?

lancer une étude de faisabilité, voire un projet pilote, sur la base de l'expérience parisienne ?

La question a-t-elle déjà été abordée à l'occasion de contacts avec des organisations de représentants du secteur telles que l'Union des classes moyennes (UCM) ou la Fédération belge du commerce et des services (Comeos) ? Le cas échéant, quelles sont leurs demandes à cet égard ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- La question du transport de marchandises via le réseau de transport public a déjà fait l'objet de réponses à de précédentes questions parlementaires, et ces réponses restent d'actualité. Je me réfère notamment à la réponse que j'ai donnée en février 2018 ou même à la question écrite de Mme d'Ursel en mars 2018. Bruxelles Mobilité et la STIB ont suivi de près le développement des initiatives de tram fret depuis plus de 10 ans.

Bruxelles Mobilité a eu l'occasion d'accueillir, pour une matinée d'échange, les responsables du projet Tram Fret, la société Efficacity qui a mené les expérimentations à Paris (pas de livraisons effectuées) et à Saint-Etienne (2 trajets tests effectués). Un représentant de la STIB était également présent.

Je dois préciser que l'expérience menée à Saint-Etienne en France est une des plus abouties à ce jour, mais qu'elle a été abandonnée faute de succès. Les tests avaient été réalisés dans des conditions très favorables, mais la situation n'est pas comparable à celle de Bruxelles.

Pour le moment, les expériences acquises à l'étranger ne sont pas actuellement de nature à pouvoir justifier le lancement d'un projet pilote concret sur les réseaux de la STIB. Nous allons évidemment continuer de suivre ce qui se passe à l'étranger, mais comme je l'ai déjà dit, de nombreuses raisons compliquent la mise en œuvre de ce type de projet à Bruxelles.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is niet de eerste keer dat dit onderwerp aan bod komt. De antwoorden op eerdere vragen zijn nog altijd actueel.*

Brussel Mobiliteit en de MIVB volgen de projecten met goederentrans al meer dan tien jaar. Zo heeft Brussel Mobiliteit de leidinggevendende van de proefprojecten in Parijs en Saint-Etienne ontvangen. Daarbij was ook een vertegenwoordiger van de MIVB aanwezig.

Het project in Saint-Etienne was het verst gevorderd, maar had niet voldoende succes en werd afgeblazen. De tests gebeurden in zeer goede omstandigheden, maar de situatie in Frankrijk kan niet met die in Brussel worden vergeleken.

De initiatieven in het buitenland zijn nog niet voldoende doorslaggevend om een proefproject op het netwerk van de MIVB te verantwoorden. We zullen blijven volgen wat er in het buitenland gebeurt, maar heel wat factoren bemoeilijken een dergelijk project in Brussel.

Mme la présidente.- La parole est à M. El Ktibi.

M. Ahmed El Ktibi (PS).- Il est possible que j'aie négligé des réponses que vous m'avez fournies à l'époque, mais je suis néanmoins surpris par votre réponse d'aujourd'hui. Je vous sais téméraire et innovant dans ce domaine. Vous m'avez d'ailleurs appris à m'inspirer des expériences menées à l'étranger, puisque nous avons effectué ensemble un voyage à Barcelone lorsque j'étais échevin des travaux publics.

Aujourd'hui, vous semblez pourtant dire le contraire, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire de s'inspirer des expériences menées à l'étranger. L'exemple de Saint-Étienne serait un échec ou n'aurait pas obtenu le succès escompté. En connaissez-vous les raisons ?

Au contraire de la France, dont le territoire est étendu, Bruxelles a une dimension humaine qui devrait permettre d'effectuer des tests sur certains trajets. Les trams passant tous les jours aux mêmes endroits et circulant sur des rails, ils ne souffrent pas nécessairement des embouteillages.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai dû tempérer l'enthousiasme que je partageais avec vous par rapport à cette idée, après avoir demandé à la STIB de l'examiner et avoir constaté que son enthousiasme n'était pas à l'ordre du jour.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "la desserte du futur quartier Tivoli à Laeken".

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

Mevrouw de voorzitter.- De heer El Ktibi heeft het woord.

De heer Ahmed El Ktibi (PS) *(in het Frans).*- *Uw antwoord verbaast mij. Ik weet dat u lef hebt en van vernieuwing houdt, maar toch lijken de buitenlandse initiatieven u niet te inspireren.*

Het project in Saint-Etienne had blijkbaar niet het verhoopte succes. Weet u hoe dat komt?

In tegenstelling tot Frankrijk heeft Brussel maar een klein grondgebied, waardoor het gemakkelijker moet zijn om tests uit te voeren op bepaalde trajecten. Bovendien worden niet alle trams door de files gehinderd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb mijn enthousiasme voor dit project moeten temperen. Ik had de MIVB gevraagd om dit project te onderzoeken, maar die had daar geen belangstelling voor.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de bediening van de toekomstige Tivoli-wijk in Laken".

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

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "la ligne de bus 48".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Non contents de se retrouver bloqués dans les embarras de circulation, les chauffeurs de bus doivent maintenant jouer aux équilibristes pour se déplacer.

Ces dernières semaines, la commune de Saint-Gilles a été au cœur de l'actualité. En cause, une série d'incidents impliquant des bus de la STIB. C'est ainsi que la ligne 48, reliant la Grand-Place et l'arrêt Decroly, a connu quelques ratés. Début juin, une vidéo montrant un bus en difficulté pour effectuer le virage reliant l'avenue Jean Volders et le parvis de Saint-Gilles a été diffusée. Le passage pour accéder à la chaussée de Waterloo est en effet étroit et le bus perd quelques minutes à chaque trajet, attendant qu'une âme charitable veuille bien lui céder le passage et lui laisser assez de place. Plus récemment, un bus de la ligne 48 a également heurté un potelet au parvis de Saint-Gilles.

La STIB n'a-t-elle pas été informée des dispositions prises par la commune concernant l'étroitesse de la chaussée ? Si oui, les chauffeurs avaient-ils connaissance de la difficulté que représentait le passage par Saint-Gilles ? Le quotidien La Capitale a signalé le 18 juin qu'une réunion entre la STIB et la commune avait été demandée.

Qu'en est-il ressorti ? Des solutions ont-elles été trouvées ? Pouvez-vous nous faire part des conclusions de la réunion et de ce qui sera entrepris pour résoudre ces problèmes ?

vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de buslijn 48".

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De voorbije weken waren er een aantal problemen met buslijn 48 tussen de Grote Markt en halte Decroly. Begin juni verscheen er een video waarin een bus te zien was die in de problemen kwam in de bocht tussen de Jean Volderslaan en het Sint-Gillisvoorplein. De doorgang om de Waterlooosesteenweg in te rijden is er erg nauw en de bus verliest er telkens een aantal minuten tot een goede ziel hem wil doorlaten. Onlangs raakte een bus nog een paaltje.*

Werd de MIVB niet geïnformeerd over de vernauwing van de rijbaan door de gemeente? Werden de chauffeurs daarvan op de hoogte gebracht? Op 18 juni meldde La Capitale dat er een vergadering met de MIVB en de gemeente gevraagd was.

Wat heeft de vergadering opgeleverd? Hoe worden de problemen aangepakt?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement, le réaménagement du parvis de Saint-Gilles a fait l'objet de concertations entre la commune et la STIB. Cette dernière a bien été consultée avant le dépôt de la demande d'urbanisme et pendant les deux enquêtes publiques.

À juste titre, la commune souhaitait un aménagement donnant la priorité aux piétons sur l'ensemble du parvis, chaussée de Waterloo comprise, par le biais d'un aménagement de type espace de rencontre. Il y a eu alors une discussion entre la commune et la STIB - à laquelle nous n'avons pas participé - portant sur la largeur de la voirie de la chaussée de Waterloo. Initialement, la commune avait prévu 5m. À la demande de la STIB, cette largeur a été portée à 6,5m. La STIB a, dès le départ, sensibilisé la commune au fait qu'il s'agissait d'un strict minimum ne permettant pas à deux bus de se croiser, les chauffeurs devant alors se faire des politesses et attendre le passage de l'autre pour traverser le parvis.

Une fois les aménagements réalisés, il est vite apparu que la situation est problématique. La présence de potelets gêne encore plus la circulation des bus de la STIB. Les conducteurs et conductrices de la STIB ont immédiatement signalé cette difficulté après la modification. La STIB a alors lancé un appel à la prudence auprès du personnel de conduite.

La STIB a très rapidement pris contact avec la commune. Je lui ai demandé de m'informer avant toute initiative. Plusieurs possibilités existent : remplacement des poteaux, adaptation du trajet du bus, etc. Aucune décision n'a encore été prise. J'ai demandé une note sur les différentes possibilités et la commune, la STIB et moi-même allons analyser les solutions envisageables.

Cette question est davantage liée à la STIB et à la délivrance du permis qu'à Bruxelles Mobilité. Nous allons toutefois analyser la situation et voir quelle solution peut y être apportée.

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

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Over de heraanleg van het Sint-Gillisvoorplein werd uiteraard overleg gepleegd tussen de gemeente en de MIVB. De MIVB werd geraadpleegd voor de stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd en tijdens de twee openbare onderzoeken.*

Bij de heraanleg wou de gemeente van het plein een ontmoetingsplaats maken en de voetgangers terecht voorrang geven. De gemeente en de MIVB hebben besprekingen gevoerd over de wegbreedte in de Waterloosesteenweg. De gemeente stelde 5 m voor, maar de MIVB wees erop dat dat te smal is voor bussen die elkaar moeten kruisen, waardoor er voor 6,5 m werd geopteerd. De MIVB maakte toen al duidelijk dat dat het strikte minimum is.

Na de heraanleg bleek de toestand al gauw problematisch onder meer door de amsterdammertjes, wat de buschauffeurs onmiddellijk meldden. De MIVB maande haar chauffeurs daarop aan tot voorzichtigheid en nam contact op met de gemeente.

Er zijn meerdere mogelijkheden, waaronder de vervanging van de amsterdammertjes en de aanpassing van het bustraject. De beslissing volgt pas als we alle mogelijkheden onderzocht hebben.

Deze kwestie heeft meer te maken met de MIVB en de vergunning dan met Brussel Mobiliteit. We gaan echter onderzoeken wat de beste oplossing is.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Le cas a fait l'objet de concertations entre la STIB et la commune. Vous y avez participé.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, pas moi, seulement la STIB ! Et le permis a été délivré par Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), pas par nous.

M. Pierre Kompany (cdH).- Il n'a donc été question que du strict minimum pour faire rouler les bus. Et puis, quand tout était fait, on a découvert que les potelets posaient problème ! J'attends de vous que tout soit réglé assez vite. Vous avez le bâton de maréchal pour vous en occuper. Après tout, quand on parle de mobilité, on pense au ministre. C'est ça, le drame !

(Colloques)

- *L'incident est clos.*

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

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *U hebt dus deelgenomen aan het overleg tussen de MIVB en de gemeente.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee, ik niet! En de vergunning is uitgereikt door Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE), niet door mij.*

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *De bussen kregen dus het absolute minimum aan ruimte en na de heraanleg bleken de amsterdammertjes nog de doorgang te bemoeilijken. Ik verwacht dat u snel ingrijpt, want u bent bevoegd voor mobiliteit!*

(Samenspraak)

- *Het incident is gesloten.*