



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
LUNDI 7 DÉCEMBRE 2015**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met de Openbare Werken en de  
Mobiliteit**

—

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 7 DECEMBER 2015**

—

---

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@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

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@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATIONS	9	INTERPELLATIES	9
Interpellation de M. Paul Delva	9	Interpellatie van de heer Paul Delva	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".		betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".	
Interpellation de M. Vincent De Wolf	9	Interpellatie van de heer Vincent De Wolf	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la conservation des données des voyageurs par la STIB".		betreffende "het bewaren van de gegevens van de reizigers door de MIVB".	
Interpellation de M. Hervé Doyen	9	Interpellatie van de heer Hervé Doyen	9
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la mise en œuvre du parking de dissuasion à côté du futur stade national".		betreffende "de aanleg van de ontradingsparking naast het toekomstig nationaal stadion".	
Discussion – Orateurs :	11	Bespreking – Sprekers:	11
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Fabian Maingain (DéFI)		De heer Fabian Maingain (DéFI)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Hervé Doyen (cdH)		De heer Hervé Doyen (cdH)	
QUESTIONS ORALES	17	MONDELINGE VRAGEN	17
Question orale de Mme Liesbet Dhaene	17	Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene	17
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

---

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le stationnement des médecins généralistes".		betreffende "de parkeerplaatsen voor huisartsen".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	17	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	17
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 pont Marchant à Anderlecht".		betreffende "de Marchantbrug in Anderlecht".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	20	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	20
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 numéro surtaxé pour les PMR à la STIB".		betreffende "het overbelaste nummer voor de PBM's bij de MIVB".	
Question orale de M. Sevket Temiz	21	Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	21
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'exploitation des caméras de surveillance dans le métro bruxellois".		betreffende "de exploitatie van de bewakingscamera's in de Brusselse metro's".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	23	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	23
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 diminution des consommations d'énergie du réseau de métro".		betreffende "de daling van het energieverbruik van het metronet".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	25	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	25

---

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

concernant "le bilan carbone réactualisé de la STIB".

Question orale de M. Eric Bott

27

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

et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "l'état de délabrement du souterrain Montgomery à Woluwe-Saint-Lambert".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

29

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

concernant "la station de métro Clémenceau".

Question orale de M. Hervé Doyen

33

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

concernant "la problématique des remplacements en cascade des conducteurs de la STIB".

Question orale de M. Hervé Doyen

37

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

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

betreffende "de bijgewerkte koolstofbalans van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Eric Bott

27

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

en aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de verloederde toestand van de ondergrondse ruimte Montgomery in Sint-Lambrechts-Woluwe".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven

29

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

betreffende "het metrostation Clémenceau".

Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen

33

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

betreffende "de problematiek van de opeenvolgende vervangingen van de MIVB-bestuurders".

Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen

37

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

concernant "l'annonce de la non-tramification du bus 71".		betreffende "de aankondiging dat buslijn 71 geen tramlijn wordt".	
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	37	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	37
concernant "l'abandon du projet de tramification de la ligne 71".		betreffende "de stopzetting van het project voor de vertramming van lijn 71".	
Fait personnel	44	Persoonlijk feit	44
Fait personnel	45	Persoonlijk feit	45
Question orale de M. Abdallah Kanfaoui	45	Mondelinge vraag van de heer Abdallah Kanfaoui	45
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la destruction du tablier du viaduc Reyers".		betreffende "de afbraak van het brugdek van het Reyersviaduct".	
Question orale de M. Benoît Cerexhe	46	Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe	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 "le règlement des factures par la STIB".		betreffende "de betaling van de rekeningen door de MIVB".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	47	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	47
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le vélo électrique en libre-service en Région bruxelloise".		betreffende "de gedeelde elektrische fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de Mme Céline Delforge	50	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	50
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'aménagement du réseau de la STIB durant les travaux de l'avenue Buyl".		betreffende "de organisatie van het MIVB-net tijdens de werken op de Buyllaan".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	54	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	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,	
et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,		en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "la généralisation du 'tourne-à-droite' et du 'va-tout-droit'".		betreffende "de algemene invoering van het 'rechts afslaan' of het 'rechtdoor rijden' voor fietsers bij een oranje of rood licht".	
Question orale de Mme Brigitte Grouwels	57	Mondelinge vraag van mevrouw Brigitte Grouwels	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 construction de deux passerelles provisoires au-dessus du canal".		betreffende "de bouw van twee tijdelijke voetgangersbruggen over het kanaal".	
Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,		Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	
concernant "les ponts sur le canal".		betreffende "de bruggen over het kanaal".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	64	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	64
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 mise à disposition de parkings d'entreprises au bénéfice des riverains".		betreffende "de terbeschikkingstelling van bedrijfsparkeerruimte voor de omwonenden".	

*Présidence : M. Boris Dilliès, président.  
Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION 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 rénovation du tunnel Léopold II".

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

### INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la conservation des données des voyageurs par la STIB".

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

### INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het bewaren van de gegevens van de reizigers door de MIVB".

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,



**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

concernant "la mise en œuvre du parking de dissuasion à côté du futur stade national".

**M. le président.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- En avril dernier, nous apprenions l'intention du gouvernement bruxellois de financer la création de 3.000 des 10.000 places de parking à construire en remplacement de l'actuel Parking C. L'objectif du gouvernement est, par ces 3.000 places, d'encourager les navetteurs devant se rendre en ville à laisser leur véhicule aux portes de la capitale. Le projet original prévoyait une desserte de ce parking en métro.

Aujourd'hui, en raison des difficultés que rencontre la Région à financer ses projets en matière de transports publics, le prolongement du métro jusqu'au futur parking/stade a dû être ajourné. Les parkings de dissuasion/persuasion et les pôles intermodaux que l'on souhaite créer nécessitent, pour être efficaces, d'être directement connectés à une ou plusieurs lignes de transports en commun de grande capacité, fiables, et rapides.

Le gouvernement compte aujourd'hui sur la desserte des trams 9,7 et 3 (dont le nouveau dépôt sera créé à côté du Palais 12) pour relier le haut du plateau du Heysel au centre-ville. Nous verrons à l'usage si cette formule sera suffisamment attirante pour convaincre les automobilistes d'enfin modifier leurs habitudes et de recourir aux 3.000 places mises à leur disposition.

Néanmoins, plusieurs questions sur le parking lui-même subsistent. C'est pourquoi, je souhaiterais que vous nous indiquiez qui sera chargé de le construire. Quelle sera la forme prise par l'intervention de Neo dans cette nouvelle infrastructure (80 millions d'euros au total, dont 40 millions d'euros provenant de la Région et les 40 autres provenant de la Ville) ? S'agira-t-il d'une copropriété avec l'investisseur privé ou d'un droit d'usage pour un délai déterminé ?

Qui sera chargé de gérer le parking ? Est-ce que ce sera le partenaire privé ? Quel est le rôle de l'Agence de stationnement parking.brussels dans ce projet ? Pour rappel, la gestion des parkings

**BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de aanleg van de ontradingsparking naast het toekomstig nationaal stadion".

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *In april gaf de Brusselse regering te kennen dat ze 3.000 van de 10.000 parkeerplaatsen op Parking C wil financieren. Ze wil pendelaars die naar de stad moeten, aanmoedigen om hun auto daar achter te laten. Het oorspronkelijke plan omvatte ook een metrohalte.*

*De verlenging van de metrolijn is uitgesteld omdat het gewest de financiering van zijn projecten voor openbaar vervoer niet rondkrijgt. Overstapparkerterreinen en intermodale vervoersknooppunten zijn echter maar succesvol als je er rechtstreeks kunt overstappen op een of meerdere lijnen van grootschalig, betrouwbaar en snel openbaar vervoer.*

*De regering rekent op tramlijnen 9, 7 en 3 om het bovendeeel van de Heizelvlakte met het stadscentrum te verbinden. Het moet nog blijken of dat automobilisten kan overtuigen om de auto op een van de 3.000 parkeerplaatsen achter te laten.*

*Wie zal het parkeerterrein aanleggen? Welke bijdrage zal Neo leveren? Wordt het terrein het mede-eigendom van een privé-investeerder of krijgt die gedurende een bepaalde tijd het gebruiksrecht?*

*Wie moet het parkeerterrein beheren? Wordt dat die privépartner? Welke rol speelt parking.brussels in het project? Er bestaat een ordonnantie die bepaalt dat het agentschap alle gewestelijke parkeerterreinen en -gebouwen moet beheren.*

*Hebt u een akkoord over de tarieven op het parkeerterrein? Als het twintig euro kost om je auto daar een dag te laten staan, zal het weinig mensen overtuigen.*

*Hoe wordt het onderscheid gemaakt tussen de 7.000 plaatsen voor andere activiteiten en de 3.000 voor pendelaars? Gelden er verschillende tarieven voor beide? Zijn de 3.000 plaatsen beschikbaar als*

régionaux, qu'ils soient de transit ou non, figure dans les missions qui lui sont dévolues par l'ordonnance.

Êtes-vous parvenu à trouver un accord concernant le tarif que les automobilistes navetteurs devront payer pour stationner dans ce parking ? Il va de soi que s'il faut payer 20 euros la journée, ce parking n'aura probablement rien de persuasif.

Comment distinguera-t-on les 7.000 places destinées aux autres activités et les 3.000 places réservées aux seuls navetteurs ? Y aura-t-il des tarifs différents pour l'un et l'autre parking ? Ces 3.000 places seront-elles mises à disposition en dehors des jours ouvrables ou lors d'événements majeurs se déroulant dans le Palais des expositions, le Palais 12 ou le stade ?

Le plan d'affaires prévoit une rentabilité du parking de dissuasion dès la fin de la 3e année. Comment cette rentabilité a-t-elle été calculée dès lors que chaque place de parking coûtera 13.333 euros en investissement à la Région ? Avec 220 jours ouverts en moyenne par an, cela suppose, hors frais de gestion et d'entretien des infrastructures, un tarif journalier de plus de 20 euros.

Comment la STIB sera-t-elle associée au développement de ce projet ? Ce modèle de partenariat public-privé (PPP) est-il envisagé pour la construction des autres parkings de dissuasion/persuasion envisagés dans et aux abords de notre Région ? Où en êtes-vous aujourd'hui dans l'avancement de ce dossier ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je vais compléter les excellents calculs de mon collègue Hervé Doyen avec un dernier aspect. Puisqu'il s'agit de faciliter la venue ou le report modal des navetteurs qui viennent en voiture à Bruxelles, une certaine analogie s'impose avec le RER et les mesures d'accompagnement qui avaient été prévues.

Le but n'est pas d'augmenter la capacité globale de pénétration dans Bruxelles, mais bien d'effectuer ce report modal. Il y a donc des mesures élémentaires

*er niet gewerkt wordt of tijdens belangrijke evenementen?*

*Volgens het businessplan wordt de overstapparking rendabel vanaf het derde jaar. Hoe is dat berekend? Elke parkeerplaats kost het geweest immers 13.333 euro aan investeringen. Met gemiddeld 220 werkdagen per jaar betekent dat een dagtarief van meer dan twintig euro.*

*Hoe wordt de MIVB betrokken bij het project? Wordt er een publiek-private samenwerking (PPS) overwogen voor de aanleg van andere overstapparkeergelegenheden in en rond het gebied? Hoe staat het met dat dossier?*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *We willen de overstap van autobestuurders naar andere vervoersmodi stimuleren en moeten dan ook bepaalde maatregelen nemen, zoals de wegcapaciteit afbouwen. We willen niet dat er gewoon 3.000 auto's bijkomen in Brussel omdat er voldoende parkeerplaats is. We willen evenmin de stadsvlucht stimuleren.*

*Welke maatregelen wilt u nemen om het*

à prendre, comme par exemple une diminution des capacités routières. Le but n'est pas que viennent s'ajouter aux voitures qui pénètrent aujourd'hui dans Bruxelles 3.000 autres voitures, parce que celles-ci ont la possibilité de se garer. Nous ne voudrions pas non plus que cela favorise encore plus l'exode urbain.

Afin d'assurer un report modal, quelles mesures de diminution du trafic automobile sont-elles prévues dans le sens de la périphérie vers Bruxelles ? Nous ne voudrions pas qu'on nous dise par après que, comme il y a encore plus de voitures, il faut élargir le ring. Ce serait bien dommage.

**M. le président.**- La parole est à M. Maingain.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- L'importante question de la gestion du parking de dissuasion se pose toujours. Notre investissement, ainsi que celui de la Ville de Bruxelles se fait à un double échelon : l'argent est versé dans Neo, qui le mettra dans la société qui gèrera le parking. Qui assurera la gestion de ces apports publics ? La Région ou la Ville de Bruxelles ?

Une autre question est celle de l'apport des éventuels partenaires privés dans la société de gestion. Si celui-ci se confirme, quelle sera leur place en termes d'occupation de l'espace et de pouvoir de décision ?

Un lien fort entre l'abonnement et/ou le ticket de parking et entre l'abonnement et/ou le ticket de transport en commun sera un facteur de réussite. La connexion multimodale se fera via la STIB, et éventuellement De Lijn, si j'ai bien compris vos intentions. Quelles garanties pouvez-vous apporter à ce sujet ?

D'autres aspects multimodaux n'ont pas été évoqués. Plusieurs milliers de places de vélo sont prévues dans le cadre du futur stade national. Celles-ci entrent-elles également dans la gestion du parking de dissuasion ? Seront-elles gérées par les pouvoirs publics ou resteront-elles propriété du partenaire privé en charge de la construction du stade ?

Les deux-roues motorisés sont, comme souvent, les grands absents des politiques de mobilité. Des espaces leur seront-ils réservés sur le parking du

*autoverkeer uit de Rand naar Brussel te ontraden? Het zou jammer zijn dat achteraf een verbreding van de Ring nodig blijkt omdat nog meer mensen met de auto naar Brussel komen.*

**De voorzitter.**- De heer Maingain heeft het woord.

**De heer Fabian Maingain (DéFI)** *(in het Frans).*- *De overheid pompt geld in Neo, dat de onderneming zal opzetten die de parking zal beheren. Wie zal echter het overheidsgeld beheren, het gewest of de stad Brussel? Worden er ook privé-partners betrokken bij de beheersmaatschappij? Welke plaats zullen die dan bekleden en welke beslissingsmacht zullen zij hebben?*

*Het verband tussen een abonnement en een parkeerticket en/of een ticket voor het openbaar vervoer zal de sleutel zijn tot het succes. Er zullen verbindingen zijn met de MIVB en eventueel ook met De Lijn. Welke garanties kunt u ons op dat vlak bieden?*

*In het toekomstige stadion zou ook een fietsenstalling voor duizenden fietsen komen. Zal die op dezelfde manier beheerd worden als de overstapparking? Komt die onder het beheer van de overheid of van de privépartner die belast is met de bouw van de site?*

*Bromfietsen en motoren zijn, zoals vaak, de grote afwezigen. Komen er plaatsen voor hen op de parking van het stadion? Wie zal de parking beheren waar de vrachtwagens hun lading lossen voor het Tentoonstellingspark?*

stade ? Qui assurera la gestion du parking de déchargement des camions pour le Palais des expositions ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour rappel, dès la décision d'implanter le futur stade sur le Parking C, il avait été convenu et annoncé que le maintien de la capacité d'accueil du parking était une condition essentielle. Cela a explicitement été mentionné dans l'appel d'offres du marché public. Les projets déposés comportaient tous une proposition de solution relative au parking. Il faut aussi rappeler que ce parking est indispensable au bon fonctionnement du Parc des expositions de Bruxelles (PEB) et du Palais 12.

Compte tenu de l'enjeu en matière de mobilité, tant sur le plan régional que transrégional, et de la nécessité de ne pas nuire au PEB, dont les grands salons dépendent en partie de ce parking, il revenait aux autorités publiques de dégager la solution la plus efficace et la plus appropriée à ce défi.

Le 5 juillet 2015, le gouvernement a décidé que l'intervention maximale de la Région s'élèverait à 40 millions d'euros. Un mandat a été donné à Neo pour mener les négociations en vue de la constitution de la nouvelle société. Neo a été choisi, car le parking est d'une importance stratégique pour le développement économique de l'ensemble du site du Heysel et tant la Région que le PEB et la Ville de Bruxelles y sont représentés.

Des partenaires privés seront représentés au sein de la société. Celle-ci a pour vocation de se positionner en tant qu'acteur du marché, garantissant à la fois une gestion dynamique et efficace et une bonne coordination entre les besoins de tous les acteurs opérant sur le site.

À l'heure actuelle, Neo négocie avec Ghelamco comme principal partenaire, mais il n'est pas exclu que d'autres sociétés participent, même si cette participation sera limitée. Neo souhaite engager un véritable partenariat avec les principales parties prenantes économiques sur l'esplanade du Heysel.

En principe, le parking sera construit par Ghelamco, qui construit également le stade, car

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het behoud van de capaciteit van Parking C stond duidelijk in de aanbesteding vermeld als voorwaarde voor de bouw van het toekomstige stadion. Alle ingediende voorstellen boden een oplossing voor de parking. Ze is noodzakelijk voor een goede werking van Brussels Expo en Paleis 12.*

*De overheid moest op zoek naar de beste oplossing en moest daarbij rekening houden met de mobiliteit binnen en naar het gewest en met de belangen van Brussels Expo.*

*Op 5 juli 2015 besliste de regering dat het gewest maximaal 40 miljoen euro zou bijdragen. Neo kreeg de leiding over de onderhandelingen voor de oprichting van de nieuwe vennootschap. We kozen voor Neo omdat de parking van groot strategisch belang is voor de economische ontwikkeling op de Heizel. Bovendien zijn het Brussels Gewest, Brussels Expo en Brussel-Stad in Neo vertegenwoordigd.*

*Er zullen ook privépartners in de vennootschap vertegenwoordigd zijn. Die laatste moet als marktspeler zorgen voor een dynamisch, doeltreffend beheer en een goede coördinatie tussen de behoeften van alle actoren op de site.*

*Momenteel is Ghelamco de belangrijkste partner van Neo, maar we sluiten niet uit dat andere vennootschappen beperkt bij de bouw betrokken worden. Neo wil een echt partnerschap aangaan met de economische belanghebbenden op de Heizel.*

*Ghelamco bouwt zowel het stadion als de bijhorende parking. De raad van bestuur van de nieuwe vennootschap is verantwoordelijk voor de uitbating van de parking.*

*Zij zorgt ook voor alle praktische zaken, zoals systemen voor reservering, betaling en parkeergeleiding. Houders van een openbaarvervoerabonnement zouden toegang tot de parking kunnen krijgen, zodat ze op het*

ceux-ci sont liés. C'est le conseil d'administration de la nouvelle société qui se chargera et décidera de l'exploitation du parking.

La nouvelle société développera davantage les modalités pratiques telles que le système de réservation, le système de paiement et le système de téléjalonnement. Plus spécifiquement, en relation avec la partie P+R (parking relais), l'une des pistes envisagées serait de donner accès au parking aux détenteurs d'un abonnement de transports publics, afin de leur permettre ensuite de poursuivre leur trajet en transports en commun.

J'ai déjà largement développé la semaine passée ce qui concerne ce trajet de transports en commun, et j'ai pu constater que M. Doyen était parfaitement satisfait des réponses. Comme il est difficile à satisfaire, je suppose que M. Maingain le sera également.

*(Sourires de M. Doyen)*

La tarification n'a pas encore été fixée. Il revient au conseil d'administration de la société de définir une politique de tarification dynamique. Dynamique parce que, en comparaison avec d'autres parkings et en raison des activités, objectifs et besoins divers, on peut différencier en répondant à l'offre et à la demande et parce que, de par la diversité des activités, des contrats préférentiels peuvent être conclus avec les organisateurs d'activités.

À l'heure actuelle, l'agence du stationnement n'est pas impliquée, car il ne s'agit pas en soi d'un parking de transit régional d'exploitation régionale. Le but est toutefois qu'il y ait, à un stade ultérieur, une concertation entre la nouvelle société et l'agence du stationnement, afin d'harmoniser la politique de Neo Parking en tant que parking P+R avec la politique régionale de stationnement et de garantir un fonctionnement optimal du parking P+R.

Les solutions technologiques en matière de gestion du stationnement sont tellement évoluées qu'il est en principe inutile de créer une séparation pour le transit et les autres usagers. La gestion logistique du parking, compte tenu de toutes les activités qui ont lieu sur le site, constitue un défi, mais n'est pas insurmontable vu l'évolution technologique. Des accords seront en outre pris entre la société Neo

*openbaar vervoer kunnen overstappen.*

*De heer Doyen was vorige week tevreden over mijn uitgebreide uiteenzetting over de plannen in verband met het openbaar vervoer en hij is zeker niet gemakkelijker tevreden te stellen dan de heer Maingain.*

*(Vrolijkheid bij de heer Doyen)*

*De tarieven liggen nog niet vast. De raad van bestuur van de nieuwe vennootschap moet een dynamisch tariefbeleid uitstippelen, met verschillende tarieven op basis van vraag en aanbod. Mogelijk komen er voorkeurcontracten voor de organisatoren van activiteiten.*

*Momenteel is parking.brussels niet betrokken. De uitbating van de parking gebeurt niet door het gewest. Het is wel de bedoeling dat er overleg komt tussen de nieuwe vennootschap en parking.brussels, zodat het beleid van Neo Parking voor de P+R-parking op het gewestelijke parkeerbeleid kan worden afgestemd.*

*De technologie voor parkingbeheer staat ondertussen zo ver dat het niet nodig is om gebruikers die overstappen op het openbaar vervoer te scheiden van de anderen. Dankzij die technologie zal het ook mogelijk zijn het gebruik van de parking tijdens evenementen op de Heizel in goede banen te leiden. Neo Parking zal bovendien overeenkomsten sluiten met de organisatoren van die evenementen. De parking wordt alleen op weekdagen als overstapparking gebruikt. De uren daarvoor moeten we nog bepalen.*

*Door de aanwezigheid van een groot aantal spelers op de Heizel, wordt de organisatie complex.*

*Daarom hebben we zo veel mogelijk spelers bij de oprichting van de nieuwe vennootschap betrokken.*

*Het nieuw opgerichte gebruikerscomité moet de agenda's op elkaar afstemmen en erop toezien dat de parking optimaal beschikbaar is, zodat het aanbod op de behoefte is afgestemd en de parking de beheersvennootschap een maximaal rendement oplevert.*

*Over het businessplan en de financiering van de vennootschap beslissen we tijdens de*

Parking et les organisateurs d'événements sur le site du Heysel : Neo, le PEB, le Palais 12, Anderlecht, la fédération de football, la STIB, Ghelamco, etc. Le parking de dissuasion est, en principe, uniquement destiné pour la semaine, à des horaires qui restent à définir.

Vous soulignez les complexités liées aux nombreux futurs opérateurs du plateau du Heysel, et vous avez raison.

Le besoin de coordination entre les calendriers et l'établissement de priorités a mené à la stratégie que j'ai évoquée, à savoir l'implication d'un maximum d'acteurs dans la constitution de la nouvelle société. Nous avons invité notamment la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) pour le salon de l'auto et Fisa pour Batibouw.

Un comité des utilisateurs a également été créé. Il sera chargé d'harmoniser les agendas et de veiller à optimiser les disponibilités de parking, afin d'assurer d'une part une offre répondant aux besoins de tous, et d'autre part, un rendement maximal pour la société de gestion.

Le plan d'affaires, ainsi que le financement de la nouvelle société, ne sont pas encore fixés et évolueront en fonction des négociations avec les partenaires.

Le dossier du Parking C a été une opportunité. Malgré tout, le savoir-faire et les partenariats qui ont été constitués peuvent en effet permettre que des constructions similaires soient mises sur pied à l'avenir. Selon moi, le parking pour vélos et motos sera bien pris en considération.

**M. le président.** - La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).** - Je remercie le ministre pour l'ensemble de ses réponses. Je vais poser la question autrement pour avoir une réponse un peu plus précise : la puissance publique investit 80 millions d'euros dans cette affaire, dont 40 millions d'euros à charge de la Région et 40 millions d'euros à charge de la Ville. On est donc en droit de supposer qu'elle récupèrera cette somme d'une manière ou d'une autre. Ou se contente-t-elle d'investir, les bénéfices allant au secteur privé ?

*onderhandelingen met de partners.*

*De ervaring die we opdeden en de partnerschappen die ontstonden dankzij Parking C, zullen in de toekomst bij gelijkaardige constructies van pas komen.*

*Er zal overigens voldoende aandacht worden besteed aan fietsen en motoren.*

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).* - *Als ik mijn vraag anders formuleer, krijg ik misschien een duidelijker antwoord. Het gewest en de stad investeren elk 40 miljoen in de parking. Krijgen zij dat bedrag op de een of andere manier terug, of gaat de winst volledig naar de privésector?*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les bénéfices iront à la société, dont elle fait partie.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Quelle est la part du secteur public dans cette société ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Elle n'a pas encore été déterminée.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Le secteur privé n'investit pas dans la construction de ce parking.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il investit via la société créée dans ce but, en collaboration avec des partenaires privés.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Le secteur privé investit-il des moyens dans ce projet ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Des négociations sont en cours, qui sont menées par Neo.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Lorsque la puissance publique investit 80 millions d'euros dans une infrastructure de stationnement - ce qui représente à peu près 12.000 à 15.000 euros la place -, estimez-vous normal qu'elle récupère cette somme au mieux et au plus vite ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne me prononcerai pas sur cette question. Il importe d'analyser tous les éléments du dossier et les bénéfices directs et indirects. La priorité est de créer la société et de garantir la construction du parking. Ensuite, nous suivrons l'évolution du dossier.

**M. le président.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Cette réponse est quelque peu nébuleuse et nous ne manquerons pas de vous réinterroger à ce sujet.

Je vous interroge sur des questions de principe. Si le parking coûte 80 millions d'euros, que seul le secteur public investit, que le secteur privé n'investit pas mais qu'il est associé à la gestion et

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De winst gaat naar de vennootschap, waar de overheid deel van uitmaakt.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Welk aandeel heeft ze in die vennootschap?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat ligt nog niet vast.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *De privésector investeert niet in de bouw van de parking.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De investeringen gebeuren via de samen met privépartners op te richten vennootschap.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Investeert de privésector in dit project?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De onderhandelingen, die door Neo worden geleid, lopen nog.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Lijkt het u niet normaal dat de overheid zo snel mogelijk de 80 miljoen die ze investeert - dat is 12.000 tot 15.000 euro per parkeerplaats - terugkrijgt?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *We moeten alle elementen uit het dossier bestuderen en rekening houden met de rechtstreekse en onrechtstreekse winst. Het belangrijkste is dat de vennootschap en de parking er komen. Daarna blijven we het dossier volgen.*

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *U blijft vaag. Als de overheid 80 miljoen in die parking steekt, terwijl de privésector geen cent investeert, maar die laatste wel het beheer voor zijn rekening neemt en alle winst binnenrijft, klopt er iets niet!*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

enrange du bénéfice sur des investissements publics, il y a quelque chose qui ne va pas ! Le secteur public n'a pas pour vocation d'investir au bénéfice du secteur privé.

*(Remarques de Mme Delforge)*

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME LIESBET DHAENE

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

concernant "le stationnement des médecins généralistes".

**M. le président.**- En l'absence de l'auteure, excusée, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

### QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le pont Marchant à Anderlecht".

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- C'est avec constance que je me suis engagé à suivre la saga du pont Marchant à Anderlecht, qui surplombe le

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "de parkeerplaatsen voor huisartsen".

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

### 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 Marchantbrug in Anderlecht".

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Ik blijf de saga van de Marchantbrug in Anderlecht vastberaden volgen. Bijna een jaar*



canal à la hauteur de la rue de la Petite-Île. Voici quasi un an, vous annonciez que vous alliez reprendre l'affaire en main. Or, nous sommes aujourd'hui à l'automne 2015 et la situation n'a toujours pas avancé sur le terrain. Le pont est fermé à toute circulation depuis maintenant un an.

En novembre 2014, pour justifier l'abandon du projet de pont haubané vous évoquiez, outre des questions budgétaires, le Plan canal, qui "développe une autre vision urbanistique pour le bassin de Biestebroek". Vous annonciez alors de grands débats à venir entre votre cabinet et celui du ministre-président, en charge du Plan canal, afin de dégager des pistes de solution.

Quelles sont les conclusions de vos échanges avec le ministre-président sur ce sujet ? Pouvez-vous aujourd'hui nous présenter le nouveau projet de pont, qui se veut davantage compatible avec le Plan canal ?

En outre, où en êtes-vous en ce qui concerne les procédures urbanistiques ? Vos services disposaient d'un permis valable jusqu'au 1er mai 2015. Quelle est la situation à ce jour sur le plan urbanistique ? Pouvez-vous nous détailler les moyens budgétaires nécessaires à l'exécution du nouveau projet ? Un calendrier de phasage des engagements budgétaires est-il arrêté ?

Pour ce qui concerne par ailleurs la sécurité de l'ouvrage, il convient de rappeler le rapport d'inspection du pont existant, réalisé en novembre 2012 par l'administration régionale, qui relève le caractère "mauvais" à "dangereux" de l'ouvrage. De votre côté, vous annonciez de nouveaux essais de résistance du béton et du ferrailage. Quels sont les résultats de ceux-ci ?

Concernant l'avenir, je m'interroge au sujet de votre stratégie. N'est-il pas possible, comme c'était envisagé sous la précédente législature, de procéder d'abord à des travaux de consolidation du pont existant ? Cela devrait permettre à nouveau la circulation du charroi, afin de libérer certaines artères anderlechtoises. Avez-vous prévu des travaux de consolidation avant la construction du nouvel ouvrage ? Si oui, selon quel calendrier ?

Je rappelle, avant de vous écouter attentivement, que cela fera bientôt dix ans que ce dossier est sur la table de l'exécutif régional. Il est plus que temps

*geleden zei u dat u daar werk van zou maken, maar in de herfst van 2015 is de brug al een jaar dicht voor het verkeer.*

*In november 2014 rechtvaardigde u het afvoeren van het project van de tuibrug aan de hand van de begroting en het Kanaalplan dat een andere stedenbouwkundige visie nastreeft voor het Biestebroekdok. U kondigde grote debatten aan tussen uw kabinet en dat van de minister-president om tot een oplossing te komen. Wat hebben die debatten opgeleverd? Kunt u ons het nieuwe project voor de brug uit de doeken doen?*

*Hoe zit het met de stedenbouwkundige procedures? De vergunning verliep op 1 mei 2015. Wat is de huidige stand van zaken op stedenbouwkundig vlak? Hoeveel zal het nieuwe project kosten? Hoe worden de vastleggingen gespreid?*

*Het inspectieverslag over de Marchantbrug wees er in november 2012 op dat de toestand van de brug "slecht" tot "gevaarlijk" was. U kondigde toen nieuwe weerstandstests voor het beton en het ijzerwerk aan. Wat was het resultaat daarvan?*

*Ik maak me zorgen over uw strategie. Kunnen we in eerste instantie de brug niet verstevigen, zodat het verkeer er weer over kan?*

*Het dossier ligt al bijna tien jaar bij de gewestregering. Voor de omliggende wijken en het economisch leven van het westen van Brussel is het hoog tijd dat er vooruitgang geboekt wordt.*

d'agir, pour le bien de la vie des quartiers et de la vie économique de l'Ouest de Bruxelles.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous avez raison de dénoncer le fait que des dossiers traînent pendant huit à dix ans. J'ai malheureusement le même sentiment en retrouvant ceux-ci. Nous sommes toutefois en train de les résoudre.

Un cahier des charges régissant une nouvelle étude a été demandé à Bruxelles Mobilité. Les bases de celui-ci ont été discutées avec mon cabinet et celui du ministre-président. Nous attendons que l'administration nous le soumette pour approbation.

Le permis d'urbanisme couvrant le projet de pont haubané est valable jusqu'au 1er mars 2016. Bruxelles Développement urbain (BDU) n'a pas répondu à la demande de prorogation jusqu'à cette date et elle est par conséquent accordée de facto. Le projet de pont haubané est toutefois définitivement balayé pour le ministre-président et moi-même, ainsi que pour la commune. Une solution beaucoup moins onéreuse est en cours de développement.

Un engagement de 610.000 euros est prévu en 2016 pour l'étude de faisabilité et la rédaction des cahiers des charges jusqu'à l'accompagnement de l'exécution. Donc, sous réserve.

Une inspection visuelle du pont 60b qui enjambe la digue du canal a été réalisée en novembre 2014, qui confirme plus en détail le caractère dangereux de l'ouvrage. Il est d'ores et déjà décidé de démolir et de remplacer ce pont. Le but est de détruire le pont au-dessus de la chaussée (60b) et de rénover cette partie. Le pont au-dessus du canal (60a) est plus récent et sera restauré si nécessaire. L'étude le déterminera.

Néanmoins, la digue du canal, initialement fermée à la circulation, a été rouverte en mars 2015 grâce à la mise en place d'une protection contre les chutes de morceaux de béton sous le pont et de feux tricolores alternés, ainsi que par un réaménagement du carrefour formé par la rue des Goujons et la Digue du Canal.

Comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *U hebt gelijk: het is ongehoord dat bepaalde dossiers tien jaar lang blijven liggen. We zijn er echter volop mee bezig.*

*Brussel Mobiliteit zal een bestek opstellen voor een nieuwe studie, op basis van elementen die besproken werden met mijn kabinet en dat van de minister-president. De administratie moet ons het bestek nog ter goedkeuring voorleggen.*

*De stedenbouwkundige vergunning voor het project van de tuibrug is geldig tot 1 maart 2016. Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO) heeft nog niet gereageerd op de aanvraag tot verlenging, die bijgevolg de facto wordt toegekend. De minister-president en ikzelf, evenals de gemeente, wijzen de tuibrug evenwel definitief af. We werken aan een veel minder dure oplossing.*

*In 2016 trekken we 610.000 euro uit voor de haalbaarheidsstudie, het opstellen van de bestekken en het begeleiden van de uitvoering.*

*Na een visuele controle in november 2014 hebben we besloten om het gedeelte van de brug boven de weg (60b) af te breken en te vervangen. Het gedeelte boven het kanaal (60a) is recenter en zal worden gerenoveerd indien de studie uitwijst dat dat nodig is.*

*De Vaartdijk, die aanvankelijk niet toegankelijk was voor het verkeer, kon in maart 2015 echter worden heropend dankzij de plaatsing van bescherming tegen vallende betonblokken onder de brug en alternerende verkeerslichten. Het kruispunt, gevormd door de Grondelsstraat en de Vaartdijk, werd bovendien heraangelegd.*

oublié ce dossier. De grandes avancées devraient être réalisées en 2016. Vous avez cependant raison de souligner que certains dossiers traînent trop longtemps dans cette Région.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'aimerais avoir quelques éléments complémentaires. J'entends qu'une solution moins chère que le pont haubané va être retenue. On a prévu environ 610.000 euros pour 2016 à cette fin. J'imagine que c'est la première partie d'un budget plus conséquent.

Il y aura donc à terme un nouveau pont, en tout ou en partie. Cela dépendra du maintien ou non de certaines parties de l'actuelle infrastructure. Quel est le coût global de ce nouveau pont ? Quand peut-on espérer pouvoir à nouveau utiliser le pont Marchant pour passer d'une rive du canal à l'autre ? Une date a-t-elle été fixée, permettant de mettre un terme au blocage de cette voirie ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je préfère attendre l'année prochaine, quand on disposera du cahier des charges. Nous disposerons alors de tous les éléments pour mieux déterminer cette date.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le numéro surtaxé pour les PMR à la STIB".

**M. le président.**- La question orale est retirée par son auteure, excusée.

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *U opteert dus voor een goedkopere oplossing dan de tuibrug. In 2016 wordt daarvoor 610.000 euro uitgetrokken. Ik veronderstel dat dat het eerste deel is van een ruimer budget.*

*Op termijn wordt de brug dus volledig of deels vervangen. Wat is de totaalprijs van die nieuwe brug? Wanneer kan de Marchantbrug opnieuw in gebruik worden genomen?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik laat u dat liever volgend jaar weten, wanneer we over het bestek beschikken.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het overbelaste nummer voor de PBM's bij de MIVB".

**De voorzitter.**- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener, die verontschuldigd is.

## QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ

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

concernant "l'exploitation des caméras de surveillance dans le métro bruxellois".

**M. le président.**- La parole est à M. Temiz.

**M. Sevket Temiz (PS).**- La présence de plus en plus nombreuse de caméras de surveillance pour améliorer la sécurité des voyageurs et des conducteurs de la STIB dans le métro est une bonne chose. Ces instruments de dissuasion augmentent la qualité de vie dans ces lieux publics.

Dans la presse de la fin de l'été, un article attirait notre attention sur la non-exploitation de certaines caméras dans des situations d'urgence. L'article disait également que le déplacement d'un agent était nécessaire pour exploiter les caméras. Il citait l'exemple de la station Pétilion, où se trouvent 44 caméras, dont seulement 15 sont directement reliées au système central de surveillance en direct.

Le logiciel adéquat qui gère l'utilisation des données est ici en cause, car il n'est pas installé. Actuellement, les caméras permettent seulement de constater les dégâts occasionnés, mais pas l'agression d'une personne.

Votre cabinet a-t-il déjà conclu un accord avec la STIB afin que toutes les caméras dans tous les métros bruxellois soient exploitables en temps réel ? Y-a-t-il un lien avec la police ? Quel est le coût annuel du logiciel qui permet l'exploitation des caméras en temps réel ?

Ce système de surveillance peut-il aussi être appliqué dans les autres modes de transports publics de la STIB et des sociétés de transport appartenant aux deux autres Régions et desservant Bruxelles ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Un marché public est

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

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

betreffende "de exploitatie van de bewakingscamera's in de Brusselse metro's".

**De voorzitter.**- De heer Temiz heeft het woord.

**De heer Sevket Temiz (PS)** *(in het Frans)*.- *Het is een goede zaak dat het aantal bewakingscamera's in de metro werd uitgebreid, maar volgens een artikel dat aan het einde van de zomer verscheen zouden niet alle camera's in noodsituaties kunnen worden gebruikt. In het artikel werd het voorbeeld van het metrostation Pétilion aangehaald, waar slechts 15 van de 44 camera's rechtstreeks met de centrale verbonden zijn.*

*Oorzaak zou het computerprogramma zijn dat het gebruik van de gegevens beheert. Momenteel kan er enkel schade worden vastgesteld, maar geen agressies.*

*Heeft uw kabinet een akkoord met de MIVB gesloten om alle camera's in de Brusselse metro's in real time te kunnen gebruiken? Hoe zit het met de verbinding met de politie? Wat is de jaarlijkse kost van het computerprogramma waarmee de camera's in real time kunnen worden gebruikt?*

*Kan dat bewakingssysteem ook worden toegepast in de rest van het openbaar vervoer, zowel in de andere voertuigen van de MIVB als in de voertuigen van De Lijn en TEC die Brussel bedienen?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

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

en cours d'exécution afin de remplacer l'installation de vidéoprotection analogique actuelle par une installation numérique de meilleure qualité. Le passage au numérique permettra un partage quasiment illimité des images avec d'autres entités, telles que la police fédérale ou la police locale.

L'installation numérique de vidéoprotection est en cours de développement à la STIB. Elle permettra de visionner et d'enregistrer les images de l'ensemble des caméras qui seront gérées par la STIB d'ici 2025, soit jusqu'à 15.000 caméras installées dans les stations, les espaces privés de la STIB, les rames de métro et les bus et trams de surface.

Ce système central a donc été dimensionné en tenant compte des véhicules de surface, mais il faut mettre en place un système complémentaire pour la transmission des images entre les véhicules et les antennes fixes. Ce système n'est pas encore déployé et fera l'objet de différents essais préalables.

Outre le coût des services informatiques et des prestations de configuration pour chaque station de métro, un coût unique de 14.324 euros HTVA pour le logiciel central et de 152 euros HTVA par caméra connectée est prévu.

Des passerelles avec les autres opérateurs de transports publics sont envisageables. La STIB travaille actuellement à la mutualisation des images des caméras avec la SNCB, vu les nombreuses stations constituant des pôles de correspondance. De plus, dans le cadre de ce passage au numérique, nous voulons de plus en plus tendre vers des caméras intelligentes, qui permettent d'intervenir plus facilement quand un mouvement suspect est détecté.

Puisque M. Jambon n'a toujours pas adapté l'arrêté royal en question - nous lui avons pourtant écrit à deux reprises pour demander cette modification en raison des événements des dernières semaines -, le ministre-président et moi-même avons, contre la loi, décidé d'autoriser le partage avec la police des images de la STIB, mais aussi de Bruxelles Mobilité. Tous les arrangements ont été pris.

Ainsi, en cas d'incident, on peut facilement découvrir où les personnes ont quitté la station de

*loopt een overheidsopdracht voor de vervanging van het analoge videobewakingsstelsel door een digitaal stelsel waarmee de beelden van de 15.000 camera's die de MIVB beheert in de stations, de privéruimten, de metrovoertuigen, de bussen en trams tegen 2025 kunnen worden bekeken, opgenomen en gedeeld met andere instanties, zoals de lokale en de federale politie.*

*Het systeem zal ook de bovengrondse voertuigen omvatten, maar daarvoor moet eerst nog een bijkomend transmissiesysteem worden geïnstalleerd.*

*Naast de kost van de informaticadiensten en de configuratie van elk metrostation, moet een eenmalig bedrag van 14.324 euro worden gerekend voor de centrale software en van 152 euro voor elke camera, BTW niet inbegrepen.*

*Er zijn samenwerkingsverbanden met andere openbaarvervoermaatschappijen mogelijk. De MIVB werkt momenteel al aan een systeem voor het delen van de camerabeelden met de NMBS, aangezien heel wat stations overstappolen zijn. Het is ook de bedoeling om alsmaar meer slimme camera's te gebruiken, zodat sneller kan worden opgetreden wanneer een verdachte beweging wordt opgemerkt.*

*De heer Jambon heeft het koninklijk besluit nog niet aangepast, maar de minister-president en ikzelf hebben daar niet op gewacht om de beelden van de MIVB met de politie en Brussel Mobiliteit te delen. Zo kunnen we in geval van een incident makkelijker nagaan waar de personen het metrostation hebben verlaten.*

méto. Nous avons donc pris nos responsabilités et attendons à présent la régularisation du gouvernement fédéral.

**M. le président.**- La parole est à M. Temiz.

**M. Sevket Temiz (PS).**- Cet échange d'images et d'informations se fait-il sur demande de la police ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non, nous transmettrons automatiquement les images à la police. De plus, la Région est en train d'élaborer une plate-forme vidéo qui permettra la circulation de ces images.

**M. Sevket Temiz (PS).**- Qu'en est-il de la protection des données privées ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout cela se fait bien entendu dans le respect de la vie privée.

*(Remarques de Mme Delforge)*

**M. Sevket Temiz (PS).**- Cela concerne donc bien toutes les zones de police ? Nous avons visité en début d'année le bunker avec la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles. On nous avait dit qu'il n'y avait pas d'accès aux images, ce qui posait des problèmes de sécurité. Maintenant, vous dites que vous les leur transmettez directement, sans demande de leur part.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Effectivement, nous voulons leur donner accès aux images dans le respect de la vie privée. En tant qu'utilisateur fréquent des transports en commun, je pense que c'est dans notre intérêt à tous.

- *L'incident est clos.*

*(M. Sevket Temiz, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**De voorzitter.**- De heer Temiz heeft het woord.

**De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).**- *Gebeurt die informatie-uitwisseling op vraag van de politie?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Neen. Wij zullen de beelden automatisch aan de politie doorgeven. Bovendien werkt het gewest aan een videoplatform voor de uitwisseling van de beelden.*

**De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).**- *Hoe zit het met de bescherming van de persoonsgegevens?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Wij zullen uiteraard de privacyregels in acht nemen.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

**De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).**- *Begin dit jaar hebben we met de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene de bunker bezocht. Wij kregen toen te horen dat zij geen toegang hadden tot de beelden. Nu zegt u dat u die beelden rechtstreeks zult doorgeven, zonder dat zij daarom hebben gevraagd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het is in ons aller belang dat zij toegang krijgen tot die beelden, maar uiteraard moet de privacy worden gewaarborgd.*

- *Het incident is gesloten.*

*(De heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER 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 diminution des consommations d'énergie du réseau de métro".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La STIB a entamé une expérience visant à obtenir une conduite plus douce des bus et ainsi réduire la consommation d'énergie. Toute expérience allant dans le sens d'une économie d'énergie est appréciable et mérite d'être poursuivie afin de la généraliser à l'ensemble des véhicules de transport public.

En 2008, un mode de conduite plus respectueux de l'environnement a été instauré sur le réseau de métro, ce qui, suivant les affirmations de la STIB, aurait permis une économie de la consommation d'électricité de l'ordre de 15%. Il n'est pas aisé de se faire une idée du nombre de kilowattheures (kWh) économisés depuis l'application de cette mesure. Nous aimerions avoir sur ce point une idée chiffrée de l'économie réelle de consommation sur le réseau de métro, plutôt qu'un pourcentage.

La STIB n'a-t-elle pas expérimenté l'utilisation de l'énergie dégagée par les rames de métro lors du freinage des convois ? Il serait intéressant d'avoir une idée de ce qui a été réalisé sur ce plan.

Que représente, en chiffres réels, l'économie de 15% obtenue dans le métro grâce à une conduite plus douce ? L'expérience annoncée de récupération de l'énergie dégagée par le freinage des rames de métro a-t-elle donné des résultats encourageants ? Dans l'affirmative, a-t-elle été étendue à l'ensemble des rames de métro ? Dans la négative, quelles ont été les causes de la non-poursuite de ces essais ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le programme Ecodrive pour le métro a permis de réduire de 12,5% la consommation électrique des métros. Il

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

**betreffende "de daling van het energieverbruik van het metronet".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *De MIVB ging van start met een experiment om de bussen trager te laten rijden en zo het energieverbruik te doen dalen.*

*In 2008 voerde de MIVB ook op het metronetwerk al een milieuvriendelijkere rijstijl in, wat tot een daling van het elektriciteitsverbruik met 15% zou hebben geleid.*

*Hoeveel kilowattuur (kWh) vertegenwoordigt de besparing van 15% op het metronetwerk sinds de maatregel werd ingevoerd? Heeft het experiment om de remenergie van de metrostellen terug te winnen, bemoedigende resultaten opgeleverd? Wordt het systeem in dat geval uitgebreid tot alle metrostellen? Indien niet, waarom werden de tests niet voortgezet?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dankzij het programma Ecodrive voor de metro kon het elektriciteitsgebruik ervan met 12,5%*

s'agit ici de la valeur mesurée par kilomètre produit. Ceci représente, pour l'année 2015, un gain énergétique de l'ordre de douze millions de kWh et un gain financier de l'ordre de 840.000 euros.

Concernant l'expérience de récupération de l'énergie dégagée par le freinage des métros, trois prototypes de marques différentes (Siemens, AEG et Ingeteam) ont été testés en conditions réelles d'exploitation entre 2013 et 2014 à la station Houba-Brugmann.

Sur la base de ces essais, le système retenu (Ingeteam) permettra de récupérer quelques 3,137 millions de kWh par an pour six modules installés. Ces six modules sont en cours d'installation sur les lignes de métro 2 et 6. À moyen terme, la même philosophie devrait être suivie sur les lignes de métro 1 et 5. L'expérience est donc positive.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- C'est une réponse intéressante, puisque des données chiffrées y sont reprises. Je me réjouis de l'impact de cette expérience sur la réduction de la note, puisque l'on parle de 840.000 euros épargnés, mais aussi de réduction de la facture énergétique.

Tant du point de vue financier qu'écologique, il s'agit d'une bonne nouvelle.

- *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 "le bilan carbone réactualisé de la STIB".

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Le contrat de

*dalen. Het betreft daarbij de gewogen waarde per afgelegde kilometer. Voor 2015 is dat goed voor een energiewinst van zo'n 12 miljoen kWh en een financiële winst van om en bij de 840.000 euro.*

*Voor het experiment rond de terugwinning van de remenergie van de metrostellen werden tussen 2013 en 2014 drie prototypes van verschillende merken getest in reële exploitatie-omstandigheden in het station Houba-Brugmann.*

*Op basis van die tests zal het geselecteerde systeem (Ingeteam) zo'n 3,137 miljoen kWh per jaar terugwinnen voor de zes modules die worden geplaatst op metrolijnen 2 en 6. Op middellange termijn wordt dat doorgetrokken naar metrolijnen 1 en 5.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Het experiment is dus zowel vanuit financieel als vanuit ecologische oogpunt geslaagd.*

- *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 bijgewerkte koolstofbalans van de MIVB".

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het*



gestion de la STIB portant sur la période 2013-2017 évoque les chiffres du bilan carbone effectué en 2011 - sur la base des chiffres de 2010 -, dans le cadre du projet "Ticket to Kyoto". C'est à partir de celui-ci que la STIB a défini ses objectifs chiffrés de réduction de CO2 et d'augmentation de sa part d'énergies renouvelables.

Ce même contrat de gestion prévoit une mise à jour du bilan carbone en 2015, étant donné l'évolution de la flotte, des technologies et des pratiques au sein de la société bruxelloise de transport en commun. Ces informations sont particulièrement intéressantes dans le contexte sensible de la pollution de l'air que nous connaissons en Région bruxelloise, et à l'heure où l'on parle beaucoup du climat.

Les écologistes sont en effet convaincus que la solution la plus pertinente passe par une diminution de la pression automobile et, en corollaire, par une plus grande place donnée aux transports publics de surface. Pourriez-vous m'informer quant à la rencontre des objectifs de 2013, et surtout quant à l'actualisation du bilan carbone de la STIB, prévue pour 2015 dans le contrat de gestion de la STIB, sur la base des données de 2014 ? Quelles sont les conclusions de ce bilan carbone ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La mise à jour du bilan carbone 2011 de la STIB, sur la base des données 2014, est en cours de réalisation et sera finalisée pour la fin de l'année, comme convenu dans le contrat de gestion.

Les données d'entrée ont été collectées, analysées et sont en cours d'encodage dans l'outil de calcul. L'analyse globale de l'évolution des tendances sera disponible au début de l'année 2016.

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Le bilan carbone sera donc disponible pour Noël ou le nouvel an. C'est dommage, car cela vous aurait permis d'accompagner la délégation belge à Paris, pour parler des efforts de la STIB. Je vous interpellerai à nouveau sur cette question.

*Frans).*- *Het beheerscontract van de MIVB voor de periode 2013-2017 vermeldt cijfers uit 2011 in verband met de koolstofbalans, gemeten in het kader van het project "Ticket to Kyoto". Op basis daarvan heeft de MIVB haar doelstellingen voor de vermindering van CO2 en de toename van het aandeel hernieuwbare energie berekend. Wegens de uitbreiding van de vloot en de aangepaste technologieën voorzagt het contract voor 2015 ook in een update van de koolstofbalans.*

*De groenen zijn ervan overtuigd dat de beste oplossing een vermindering is van de autodruk, gepaard gaand met meer ruimte voor het openbaar vervoer. Heeft de MIVB de doelstellingen voor 2013 gehaald? Werd de koolstofbalans in 2015, zoals gepland, bijgewerkt? Wat zijn de conclusies daarvan?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De update van de koolstofbalans van de MIVB op basis van gegevens van 2014 zal, zoals gepland, klaar zijn tegen het einde van het jaar. De globale analyse zal begin 2016 beschikbaar zijn.*

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het is jammer dat de koolstofbalans zo laat beschikbaar is. U had mee kunnen gaan naar Parijs om er te praten over de inspanningen van de MIVB. Ik zal u hierover later nog eens interpellieren.*

Dès que ce bilan sera disponible, pourrait-il être transmis aux membres de la commission ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous le transmettrons d'office. Vous pouvez également poser une question écrite.

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Je voudrais éviter d'encombrer les services et votre cabinet.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Même si les chiffres avaient été disponibles, je ne me serais pas rendu à Paris. Il y a déjà trop de ministres sur place.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

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

ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "l'état de délabrement du souterrain Montgomery à Woluwe-Saint-Lambert".

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

La parole est à M. Bott.

*Kunnen de commissieleden de koolstofbalans ontvangen zodra ze beschikbaar is?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zeker. U kunt ook een schriftelijke vraag stellen.*

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik wil de administratie en uw kabinet niet overbelasten.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zelfs met de cijfergegevens zou ik niet naar Parijs zijn gegaan. Er zijn nu al te veel ministers aanwezig.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ERIC BOTT

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

EN AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de verloederde toestand van de ondergrondse ruimte Montgomery in Sint-Lambrechts-Woluwe".

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

De heer Bott heeft het woord.

**M. Eric Bott (DéFI).**- De nombreux internautes se sont récemment exprimés et ont voté pour ce qu'ils estiment être l'endroit le plus laid de Bruxelles : l'exigu souterrain Montgomery, avec son style à mi-chemin entre le délit d'urbanisme et l'abandon.

Il y a des graffitis, bien entendu, mais si ce n'était que ça ! Il faut y ajouter les débris de bouteilles cassées, des objets en tout genre, ainsi que les odeurs nauséabondes. Avouez qu'un tel corridor, sous une avenue très fréquentée, cela fait plutôt tache, d'autant que par dégoût ou par peur, de nombreuses personnes n'osent plus l'emprunter.

M. le ministre, êtes-vous au courant de l'état de délabrement avancé de ce souterrain ? Des travaux de rénovation ont-ils déjà été planifiés ? Avez-vous reçu des plaintes de riverains, de passants ou de personnes qui y auraient connu des problèmes ? Quel est votre avis sur cette situation ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tous les ponts et tunnels de la Région sont systématiquement inspectés sur une base triennale. La campagne actuelle s'achèvera en 2016, après quoi nous en recommencerons une nouvelle. Les interventions de réparation et de rénovation sont planifiées sur la base des rapports d'inspection.

Concernant ce passage souterrain, un projet de remise en valeur de l'ouvrage est à l'étude, avec rafraîchissement et nouvel éclairage. Entre-temps, des opérations d'enlèvement des graffitis ont eu lieu les 27 et 28 avril 2015, du 1er au 4 septembre 2015 et le 16 septembre 2015.

Le nettoyage de ce tunnel étant à charge de Bruxelles-Propreté, cette dernière s'est engagée à mener une action mensuelle de nettoyage et de désinfection de l'ouvrage.

Vous avez absolument raison de dire que le tunnel est dans un état pitoyable. Sur la base de ces constatations, j'avais déjà chargé début octobre l'administration de le rafraîchir et de prévoir un nouvel éclairage. J'attends à présent sa réponse et sa proposition de projet.

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

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- Een groot aantal internetgebruikers verkoos onlangs de ondergrondse gang Montgomery tot de lelijkste plek van Brussel.

*Je vindt er uiteraard graffiti, maar ook stukgeslagen glazen flessen, achtergelaten voorwerpen en een misselijkmakende geur. Hoewel de ondergrondse gang zich onder een drukke laan bevindt, durven heel wat mensen er dan ook niet meer te komen.*

*Bent u op de hoogte van de lamentabele toestand van de ondergrondse ruimte? Zijn er al renovatiewerken gepland? Hebt u al klachten ontvangen van buurtbewoners, voorbijgangers of personen? Hoe kijkt u tegen de situatie aan?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Alle bruggen en tunnels van het gewest worden om de drie jaar gecontroleerd. De huidige campagne loopt af in 2016, waarna er weer een nieuwe van start gaat. Reparatie- en renovatiewerken worden gepland op basis van de inspectieverslagen.

*Voor de ondergrondse gang in kwestie ligt een herwaarderingsproject ter studie, met opfrissingswerken en nieuwe verlichting. Inmiddels werd er graffiti weggehaald op 27 en 28 april 2015, van 1 tot 4 september 2015 en op 16 september 2015.*

*Net Brussel staat in voor de schoonmaak van de tunnel en reinigt en desinfecteert de tunnel voortaan maandelijks.*

*De tunnel verkeert inderdaad in een vreselijke staat en ik had de administratie begin oktober dan ook al de opdracht gegeven tot voorgemelde opfrissingswerken met nieuwe verlichting. Ik wacht op een voorstel.*

**De voorzitter.**- De heer Bott heeft het woord.

**M. Eric Bott (DéFI).**- Un tunnel du même style, situé près du Woluwe Shopping Center, avait fait l'objet d'une superbe rénovation, avec l'aide d'une asbl bruxelloise, qui s'était chargée des graffitis. Aujourd'hui, ils sont toujours en l'état. Il serait peut-être intéressant de s'en inspirer.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'en prends note.

- *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 station de métro Clémenceau".

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Vous n'êtes pas sans savoir que la STIB envisage de rénover une partie de la station Clémenceau à Anderlecht. À cette occasion, il est prévu d'installer un ascenseur pour permettre l'accès de la station aux personnes handicapées.

À la consultation des plans de la STIB, il semble que votre service opte pour un habillage assez monumental de l'édicule à la place Jorez, ce qui provoque l'ire d'une partie notable des riverains. Ceux-ci craignent que le nouveau bâtiment serve encore davantage qu'aujourd'hui de base pour la vente de drogues ainsi que d'urinoir public.

Il est vrai que la STIB - par la voix de Mme Grouwels à l'époque - s'était engagée à installer un système "révolutionnaire pour dissuader les personnes d'uriner à cet endroit". Ces éléments ne semblent pas se retrouver dans le projet.

Quant à la vente de stupéfiants, la proposition des plaignants est intéressante. Ils plaident en effet, au

**De heer Eric Bott (DéFI) (in het Frans).**- Een gelijkaardige tunnel, in de buurt van het Woluwe Shopping Center, werd prachtig gerenoveerd met de steun van een Brusselse vzw, die de graffiti verwijderde. Die kan misschien tot voorbeeld dienen.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- Ik neem er nota van.

- *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 "het metrostation Clémenceau".

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- De MIVB wil een deel van het metrostation Clémenceau herinrichten en er een lift installeren, zodat het station ook voor personen met een handicap toegankelijk wordt.

*Uit de plannen van de MIVB blijkt dat er een monumentaal toegangsgebouw op het Jorezplein komt. De buurtbewoners vrezen dat dat het wildplassen en het dealen van drugs nog verder in de hand zal werken.*

*De MIVB verbond zich er destijds toe om een revolutionair systeem in te voeren om het wildplassen tegen te gaan. Dat vinden we niet in de plannen terug.*

*De omwonenden stellen voor om het gebouw een doorzichtig dak te geven, zodat er meer sociale controle is, wat drugsdealers zou afschrikken.*

*Pleegde u overleg met de politie en de veiligheidsdiensten van de MIVB over dit project?*

contraire du projet de la STIB, pour la pose d'un toit transparent afin d'y garantir plus de contrôle social.

Les services de police ainsi que les équipes internes de sécurité ont-ils été sollicités au moment de la finalisation de ce projet afin d'y apporter leur expertise ? Les habitants du quartier rappellent aussi l'importance des problèmes de mobilité aux abords de la station de métro les jours de marché aux abattoirs. Il est urgent, à cet égard, d'agir au plus vite, sans attendre l'inévitable drame qui risque malheureusement de se produire si la situation demeure en l'état.

Quant aux flux de circulation des piétons venant de la station, on peut confirmer le fait que, pour des raisons de sécurité, il a été décidé de faire sortir les voyageurs qui se rendent au marché par la sortie Jorez/Clinique concernée par le projet de rénovation du pavillon. À leur retour du marché, les voyageurs doivent alors opter pour l'entrée de la station située à la chaussée de Mons.

Cette dernière entrée mérite un commentaire. En effet, il avait été prévu lors d'un contrat de quartier de construire des logements au-dessus de la station. Le projet a été abandonné à la demande de la STIB, qui aurait l'intention d'y installer des bureaux pour ses propres services. Confirmez-vous cette information ? Sur le terrain, rien n'avance concrètement.

En outre, se pose la question de la bonne gestion du rez-de-chaussée de ce bâtiment de la chaussée de Mons. En effet, des espaces destinés à des commerces y avaient été conçus à l'origine. Ces derniers sont fermés et inoccupés depuis toujours. Or, il s'agit de quelques grandes ouvertures potentielles vers la chaussée de Mons et donc vers le site du marché des abattoirs.

Une réflexion plus générale - au-delà du simple pavillon de la place Jorez - semble nécessaire dans le chef de la STIB, en dialogue avec la commune et les abattoirs. Cette réflexion figure-t-elle à l'agenda de la STIB ? Des instructions ont-elles été données en ce sens ?

Les acteurs locaux plaident depuis très longtemps en faveur d'une solution plus structurelle, comme la construction d'un tunnel ou d'une passerelle à la sortie de la station vers la chaussée de Mons. La

*De omwonenden wijzen ook op de ernstige mobiliteitsproblemen rond het metrostation op marktdagen. Dat probleem moeten we snel aanpakken, voor er zich een drama afspeelt. Om veiligheidsredenen worden metrogebruikers die naar de markt willen, langs de uitgang op het Jorezplein naar buiten geleid. Wanneer ze terugkeren, moeten ze de ingang op de Bergense Steenweg nemen.*

*In het wijkcontract was opgenomen dat er boven die laatste ingang woningen zouden komen. Dat plan werd afgevoerd op vraag van de MIVB, die er kantoren voor haar eigen diensten wilde onderbrengen. Klopt dat? Ter plaatse gebeurt er momenteel niets.*

*Het was oorspronkelijk de bedoeling dat er op de benedenverdieping van het gebouw aan de Bergense Steenweg winkels zouden komen. De ruimten hebben echter altijd leeggestaan, terwijl ze commercieel interessant zijn.*

*De MIVB moet, in overleg met de gemeente en de nabij gelegen slachthuizen, nadenken over een totaalaanpak. Hebt u de maatschappij gevraagd dat te doen?*

*De plaatselijke betrokkenen pleiten al lang voor een structurele oplossing, zoals een tunnel of een voetgangersbrug bij de uitgang aan de Bergense Steenweg. Er ligt daar een hoofdleiding, dus een tunnel is uitgesloten.*

*Voor zover ik weet, heeft het gewest nooit de mogelijkheid van een voetgangersbrug onderzocht. Bestuderen uw diensten dat dossier? Hebben zij technische en budgettaire schattingen uitgevoerd?*

*De omwonenden zien nog een derde mogelijke uitgang: in de slachthuizen, die daardoor rechtstreeks met het metrostation verbonden worden. Op die manier kunnen de tienduizenden bezoekers veilig naar de markt. Wat denkt u van die mogelijkheid? Laat u ze bestuderen?*

présence d'un collecteur à cette hauteur semble justifier l'abandon de la piste du tunnel.

Par contre, l'option de la passerelle n'a, à ma connaissance, jamais été réellement étudiée par la Région, qui pourtant gère la chaussée de Mons et exerce sa tutelle sur la STIB. Ce dossier est-il à nouveau à l'examen au sein vos services ? Dans l'affirmative, des estimations techniques et budgétaires ont-elles été réalisées ?

Enfin, les riverains évoquent une troisième possibilité de sortie, au cœur même des abattoirs, en connexion directe avec la station Clémenceau. Cela semble en effet le meilleur aménagement pour garantir une plus grande sécurité pour les dizaines de milliers de visiteurs du marché hebdomadaire. Cette option est-elle encore à l'étude ? Quelles sont vos conclusions à ce propos ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour rappel, le premier dossier de permis d'urbanisme relatif à la réalisation des accès pour personnes à mobilité réduite (PMR) et à la mise en place du contrôle d'accès de la station de métro Clemenceau a été introduit en 2013. Les plans modifiés, qui font l'objet de la demande actuelle, ont été introduits en mai 2015.

En ce qui concerne la question relative à l'édicule situé place Jorez, le service interne de sécurité de la STIB a été consulté et ce projet a été directement développé en concertation avec ce dernier. De plus, dans le cadre de l'instruction du permis, les services de police n'ont émis aucune remarque particulière. À la suite des remarques formulées lors de la première réunion de concertation, l'édicule de sortie situé rue Jorez a été modifié afin de minimiser les angles.

La solution proposée à présent consiste en un nouveau bâtiment rectangulaire recouvrant entièrement la sortie des escalators. Le futur contrôle d'accès à l'intérieur de l'édicule sera localisé le plus possible vers l'extérieur, ce qui minimisera fortement la zone intérieure non contrôlée et empêchera que de nombreuses personnes ne puissent attendre sous la toiture et y pratiquer des activités illicites.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Het eerste dossier voor een stedenbouwkundige vergunning in verband met de toegankelijkheid voor personen met een handicap en de installatie van toegangspoortjes dateert van 2013. De gewijzigde plannen werden in mei 2015 ingediend.*

*Het ontwerp van het toegangsgebouw op het Jorezplein werd in overleg met de interne veiligheidsdienst van de MIVB uitgetekend. De politie had na haar onderzoek in het kader van de vergunning geen speciale opmerkingen. Op basis van de opmerkingen die we kregen tijdens de eerste overlegvergadering, beslisten we de hoeken van het gebouw zo veel mogelijk weg te werken.*

*In het voorstel dat nu voorligt, komt er een nieuw, rechthoekig gebouw boven de roltrappen. De toegangspoortjes zullen zo dicht mogelijk bij de uitgang van het gebouw staan, zodat personen die zich met ongeoorloofde praktijken inlaten, zich niet binnen kunnen verschuilen.*

*De gevels van het gebouw worden deels opgetrokken uit een paneel in roestvrij staal waar het licht doorheen kan vallen, waardoor de zichtbaarheid toeneemt. Daar komen ramen in gehard glas boven. Tijdens de eerste overlegvergadering kwam het doorzichtige dak niet ter sprake. Het is zeker bespreekbaar, maar we*

En ce qui concerne le contrôle social du nouvel édicule, les façades de celui-ci comprennent un habillage en voile tendu inox qui laisse passer la lumière, contrairement à la situation existante, ce qui assurera une certaine transparence. Cet habillage est surmonté de vitrage feuilleté. La proposition d'une toiture transparente n'a pas été évoquée lors de la première réunion de concertation. Cela peut toujours être discuté, mais il semble que cela entraînerait d'importantes contraintes de maintenance.

En ce qui concerne l'intégration de logements au-dessus de la station Clémenceau, une réflexion est en cours afin de pouvoir disposer d'espaces pour les unités "Field Support", chargées de la sécurité sur le réseau de la STIB.

Une fois installées, ces unités auront un effet sécurisant sur la station et les environs. Intégrer des logements à cet endroit n'est cependant pas évident. Il faudra dès lors privilégier l'une ou l'autre option.

Le 16 novembre, une réunion s'est tenue avec le Centre de rénovation urbaine, qui a proposé d'intégrer une crèche à côté des services de la STIB. L'espace disponible est malheureusement insuffisant.

L'intégration de commerces au rez-de-chaussée de la station était prévue dans la demande de permis de 2013. À la suite de la première commission de concertation, une zone d'attente pour les usagers du bus a été créée à l'intérieur de la station, ce qui a nécessité la suppression de l'espace commercial prévu dans le projet initial.

En ce qui concerne l'accessibilité du site des abattoirs depuis les stations de métro Clemenceau et Delacroix, une réflexion plus globale est inscrite à l'agenda. Les propositions avancées ne sont pas évidentes. Une réunion aura lieu prochainement avec la commune pour parcourir une nouvelle fois le dossier.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je ne vous cacherai pas que je ne suis pas vraiment rassuré.

*moeten ook met het onderhoud van zo'n dak rekening houden.*

*We bekijken momenteel de mogelijkheid om woningen onder te brengen boven de ingang aan de Bergense Steenweg, want de MIVB wil er ook ruimte voor haar beveiligingspersoneel.*

*De aanwezigheid van beveiligingspersoneel zal de veiligheid in de omgeving verhogen. Woningen in de ruimten onderbrengen, ligt dan echter niet meer voor de hand. We moeten een keuze maken.*

*Op 16 november vergaderden we met het Centrum voor stadsvernieuwing (CSV), dat voorstelde er een crèche te installeren. Jammer genoeg is de beschikbare ruimte daarvoor te beperkt.*

*Op de plaats waar oorspronkelijk winkels zouden komen, richtte de MIVB een wachtzone voor busreizigers in.*

*We bestuderen de mogelijkheid om een rechtstreekse toegang van de metrostations Clemenceau en Delacroix naar de slachthuizen te creëren. Binnenkort vergaderen we daarover met de gemeente.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Uw antwoord stelt mij niet gerust.*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il faut attendre la réunion avec la commune.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Ce problème se pose depuis de très longues années. Je vous invite à voir dans quel niveau d'inconfort et de manque de sécurité les choses s'organisent pour l'instant, sans compter les problèmes en tout genre et les difficultés auxquels les riverains sont confrontés.

Les signaux d'alarme qui sont envoyés depuis bien longtemps doivent être entendus. Il faut trouver des solutions plus globales. Le marché le plus important de Bruxelles ne peut pas être accueilli dans de pareilles conditions.

Les solutions proposées via le projet d'édicule sont largement insatisfaisantes. Si nous devons nous y arrêter, nous passerions à côté de l'essentiel. Vous devez trouver des solutions globales, parce que nous serons confrontés tôt ou tard à un certain nombre de difficultés majeures.

Cette situation est tout à fait indigne d'une ville comme Bruxelles, tant sur le plan de l'accueil des dizaines de milliers de visiteurs du marché que sur celui du respect de la qualité de vie des habitants de ce quartier. Un certain nombre de logements produits par citydev.brussels s'y trouvent d'ailleurs.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai demandé que soit organisée en décembre une réunion entre la commune, mon cabinet et les différents acteurs. Une autre réunion aura probablement lieu en janvier avec moi-même, afin de trancher dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU**

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We moeten de vergadering met de gemeente afwachten.*

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *De buurt kampt al heel lang met onveiligheid en een gebrek aan comfort. We moeten naar de omwonenden luisteren en op zoek gaan naar oplossingen voor de hele omgeving. Het is ongehoord dat de grootste markt van Brussel in zulke erbarmelijke omstandigheden plaatsvindt.*

*Het nieuwe toegangsgebouw van de metro volstaat echt niet om alle problemen in de omgeving aan te pakken. We moeten verder kijken dan dat, anders worden we vroeg of laat met ernstige problemen geconfronteerd.*

*De tienduizenden bezoekers van de markt hebben recht op een aangename winkelomgeving en de wijkbewoners hebben recht op voldoende levenskwaliteit. In de wijk heeft citydev.brussels overigens een aantal woningen gebouwd.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *In december overlegt mijn kabinet met de gemeenten en de verschillende betrokkenen. Waarschijnlijk volgt er in januari nog een vergadering met mijzelf, zodat we de knoop in dit dossier kunnen doorhakken.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,**



**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

concernant "la problématique des remplacements en cascade des conducteurs de la STIB".

**M. le président.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Cette question m'a été inspirée par une intervention de mon amie Céline Delforge qui, dans l'une de ses interpellations, évoquait des problèmes de rupture de charge à hauteur de l'arrêt Louise lors de remplacements de conducteurs. Je me suis renseigné sur cette question auprès de connaissances qui travaillent à la STIB.

Le 7 septembre 2015, un gros embouteillage a bloqué toute l'avenue Louise. Il me revient que ce problème de circulation était dû à l'immobilité de trams, en raison d'un remplacement tardif des conducteurs. Pour en avoir été moi-même témoin auparavant, ce problème, qui entraîne un énorme stress dans le chef des employés de la STIB et, bien évidemment, l'énervement des usagers, n'est pas anodin.

Actuellement, la norme pour les conducteurs de la STIB est de prêter des services scindés, avec un système de remplacements en cascade. En outre, un conducteur A remplace un conducteur B, qui remplace un conducteur C. Au-delà de la fragilité évidente d'un tel système d'interdépendance, le problème réside dans le fait qu'un conducteur doit parfois se rendre sur une ligne éloignée, qui ne dépend pas de son dépôt d'origine. Par exemple, un conducteur du dépôt Buyl roulant avec le tram 7 doit se rendre à Rogier pour un remplacement sur le tram 3, qui va au dépôt de Schaerbeek.

Les conducteurs ne disposent que d'un battement de quelques minutes pour effectuer ce changement. Ces minutes sont insuffisantes lorsque des retards affectent les lignes empruntées, ce qui, nous en convenons, n'est pas inhabituel.

Si je ne mets pas en question le principe des services scindés, qui émane d'une demande syndicale, le manque de cohérence entre le lieu de remplacement et le dépôt, engendrant beaucoup de

**MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de problematiek van de opeenvolgende vervangingen van de MIVB-bestuurders".

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Mijn vraag is ingegeven door een opmerking van mevrouw Delforge over de mobiliteitsproblemen die regelmatig ontstaan door de vervanging van de trambestuurders aan Louiza. Zo zat op 7 september 2015 de hele Louizalaan vast. Verschillende trams stonden stil wegens een laattijdige vervanging van een tramchauffeur. Dergelijke situaties zorgen voor heel wat stress bij de medewerkers van de MIVB en voor heel wat irritatie bij de reizigers.*

*De MIVB-bestuurders werken in shifts, met een waternvalstelsysteem voor de vervangingen. Een chauffeur A vervangt een chauffeur B, die een chauffeur C vervangt. Daardoor moet een chauffeur soms een vervanging doen op een lijn die niet van zijn loods afhangt.*

*De chauffeurs beschikken bovendien maar over enkele minuten om van lijn te veranderen, wat vaak onvoldoende is, aangezien er regelmatig vertraging op de lijnen is.*

*Welke maatregelen overweegt de MIVB om het systeem te verbeteren en de vervangingen beter te coördineren?*

stress pour le conducteur et l'assistant dépôt qui gère les réserves et les remplacements, pose tout de même question.

Dès lors, je souhaiterais savoir comment la STIB envisage, le cas échéant, d'améliorer le système en coordonnant davantage les remplacements sur les mêmes lignes.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout d'abord, quelques précisions sur ce qui s'est passé le 7 septembre dernier. Le réseau de la STIB a en effet été perturbé en raison de la manifestation des agriculteurs qui se déroulait ce jour-là dans le centre-ville. En plusieurs endroits, les lignes de tram ont été bloquées par des manifestants et/ou mises hors service à la demande des services de police.

Les lignes qui passent avenue Louise ont également été fortement touchées par la fermeture de la zone neutre par la police, ce qui a eu pour conséquence de limiter les trams à l'arrêt Louise dans un sens et à la station Botanique dans l'autre. Tant les lignes 92, 93, 94 que 97 avaient alors pour terminus l'arrêt Poelaert, qui n'est normalement prévu que pour deux trams.

Au vu de cette manifestation annoncée, la STIB avait mis en place les mesures nécessaires afin d'en limiter autant que possible l'impact sur le réseau : renforts aux dispatchings et renforts des équipes d'intervention sur le terrain et du personnel d'accompagnement.

Concernant l'organisation du planning de la circulation des trams à Bruxelles, la STIB m'indique que son organisation est similaire à celle mise en place dans la plupart des villes accueillant un réseau de trams et qu'elle est construite sur deux axes.

Le premier est le planning des véhicules. Sur la base de l'offre de services, les graphiques des trams sont établis. À l'exception d'un petit nombre de véhicules qui sont injectés sur le réseau durant l'heure de pointe, la grande partie des trams quittent le matin le dépôt pour n'y revenir que le soir, ceci naturellement afin d'éviter que de nombreux véhicules ne circulent à vide sur le

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Op 7 september 2015 werd het MIVB-net verstoord door een landbouwersbetoging in het stadscentrum. Op meerdere plaatsen werden de tramlijnen geblokkeerd door de betogers of stilgelegd op politiebevel. Zo werden de trams tot de halte Louiza beperkt in de ene richting en tot de halte Kruidtuin in de andere richting. De lijnen 92, 93, 94 en 97 hadden allemaal de halte Poelaert als eindhalte, terwijl die normaal maar voor twee tramlijnen bestemd is.*

*Om de impact van de betoging op het netwerk zo veel mogelijk te beperken, had de MIVB de dispatchings en de interventie- en begeleidingsploegen versterkt.*

*Bij de organisatie van het tramverkeer wordt rekening gehouden met twee elementen. Het eerste is de planning van de voertuigen. Op basis van het dienstenaanbod worden er tramgrafieken opgesteld. Met uitzondering van een klein aantal voertuigen dat tijdens de spitsuren op het net wordt ingezet, keert het grootste deel van de trams die 's morgens de remise verlaten pas 's avonds naar de remise terug om te vermijden dat er te veel lege trams rondrijden.*

*Daarnaast moet er voor elk voertuig voor elk ogenblik van de dag een chauffeur zijn. Bij die planning moet er rekening worden gehouden met de wettelijke bepalingen en de collectieve arbeidsovereenkomsten, die bepalen wat de maximumduur van de prestaties is, wanneer een pauze moet worden ingelast, hoe lang die pauze duurt, enzovoort.*

*De capaciteit van onze eindhaltes is niet groot genoeg om alle chauffeurs een pauze in hun voertuig te laten nemen en dus wijzigingen van lijnen te vermijden. De chauffeurs worden op een*

réseau pour quitter ou rejoindre le dépôt.

Le deuxième axe porte sur le fait que ces trams doivent être conduits par un conducteur, qui ne peut pas être sur le réseau depuis tôt le matin jusque tard le soir. Il faut donc s'assurer qu'un conducteur soit attribué à chaque véhicule à tout moment de la journée, en tenant compte des dispositions légales et des conventions collectives de travail conclues au sein de l'entreprise.

Celles-ci précisent notamment la durée maximale d'une prestation de conduite, quand un temps de pause doit être prévu, combien de temps cette pause doit durer, etc. La capacité de nos terminus ne permet pas à tous les conducteurs de prendre leur pause dans le véhicule et donc d'éviter les changements sur la ligne. Les conducteurs sont remplacés à certains endroits stratégiques, comme les stations Louise et Rogier, facilement accessibles, notamment via le métro.

Les conducteurs disposent du temps nécessaire pour se déplacer du dépôt au lieu de remplacement. Lorsqu'un conducteur devant remplacer un autre n'est pas présent à l'heure prévue, le premier conducteur poursuit sa route jusqu'au terminus, pendant que le dispatching trouve une solution de rechange.

**M. le président.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Existe-t-il une liste des incidents ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais poser la question à la STIB, car ce que j'explique ici, c'est le règlement.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Cela a l'air un peu compliqué.

**M. Pascal Smet, ministre.**- En effet, j'ai déjà eu vent de couacs dans le système. À la suite de votre question, j'ai demandé qu'on vérifie auprès de la STIB si elle possède des statistiques sur les problèmes de connexion. Je vous les communiquerai dès que j'en disposerai.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Visiblement, la station Louise est l'un de ces nœuds.

*aantal strategische plaatsen vervangen, zoals Louiza en Rogier, die gemakkelijk bereikbaar zijn, met name via de metro.*

*De chauffeurs beschikken over voldoende tijd om van de remise naar de vervangingsplaats te gaan. Wanneer een vervanger niet op tijd is, rijdt de chauffeur door tot aan de eindhalte en zoekt de dispatching ondertussen naar een andere oplossing.*

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Bestaat er een overzicht van de incidenten?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat moet ik aan de MIVB vragen. Ik heb u enkel toegelicht wat het systeem is.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *Dat lijkt vrij ingewikkeld.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Inderdaad. Naar aanleiding van uw vraag heb ik de MIVB gevraagd of ze statistieken over de vervangingsproblemen heeft. Ik zal u die meedelen zodra ik ze ontvang.*

**De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).**- *De halte Louiza is duidelijk een knooppunt.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, c'est logique.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Je l'ai déjà constaté à une ou deux reprises, même si je ne prétends pas que c'est tous les jours qu'un tram attend un conducteur.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous allons vérifier.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Oui, car à cet endroit, l'impact est non négligeable.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Et même catastrophique !

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "l'annonce de la non-  
tramification du bus 71".

#### QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'abandon du projet de  
tramification de la ligne 71".

**M. le président.**- La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).**- Le choix de ne plus réaliser la tramification de la ligne de bus 71 n'est pas une bonne nouvelle. Je ne peux me réjouir de l'échec de ce projet ambitieux et positif mis sur la table il y a déjà sept ans, en 2008. Retour à la case départ donc pour le dossier du bus 71, qui connaît toujours les mêmes problèmes de surcharge et d'irrégularité. La tramification aurait permis d'absorber la demande des voyageurs et donc d'améliorer tant le confort que la ponctualité.

Par ailleurs, j'ai toujours pensé que l'arrivée du

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *Ik heb zelf al enkele keren meegemaakt dat een tram op een chauffeur moest wachten, maar ik durf niet beweren dat dat elke dag het geval is.*

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

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *Bedankt. Een vervangingsprobleem op die plaats heeft grote gevolgen.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Zelfs rampzalige gevolgen!*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de aankondiging dat buslijn 71  
geen tramlijn wordt".

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de stopzetting van het project  
voor de vertramming van lijn 71".

**De voorzitter.**- De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH)** (*in het Frans*).- *De keuze om de vertramming van buslijn 71 stop te zetten, is geen goede zaak. We keren terug naar de situatie van 2008, met overvolle en onregelmatige bussen.*

*Ik was altijd van mening dat de tram de levenskwaliteit in de wijk en de aantrekkelijkheid van de winkels ten goede zou komen. In het licht van de klimaatconferentie in Parijs is dat geen onbelangrijk detail.*

tram aurait, à terme, des effets bénéfiques pour la qualité de vie des quartiers et pour l'attractivité des commerces. Cette petite remarque concernant la qualité de vie des quartiers a d'autant plus de sens pendant que la COP21 (21e Conférence des parties à la CCNUCC - Conférence de Paris sur les changements climatiques) bat son plein.

M. le ministre, je vous ai déjà fait part ici de mon incompréhension face à la surcommunication de la tramification du 71 - avec un guichet d'information, un site internet uniquement dédié au tram et des journaux -, alors, comme les faits nous le prouvent aujourd'hui, qu'il ne s'était encore rien passé !

Déjà à l'époque de la ministre qui vous a précédé dans la fonction, plus d'un million d'euros étaient consacrés à cette communication. Combien cette communication dantesque aura-t-elle finalement coûté jusqu'à aujourd'hui ? Plusieurs études avaient été réalisées par Mme Grouwels au cours de la précédente législature.

En avril dernier, vous nous indiquiez avoir recommandé des études prenant en compte de nouvelles options. Que peut-on retenir de ces études aujourd'hui ? Restent-elles pertinentes ? Nous apportent-elles tout de même des pistes de solutions au vu de la situation actuelle ? Pour conclure, ma question est simple, quelles solutions allez-vous apporter pour assurer que le réseau du 71 ne soit plus ni perturbé ni surchargé ?

*(Remarques de Mme Delforge et M. Smet)*

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. le ministre, il y a dix ans, vous vous faisiez un des plus enthousiastes défenseurs de la tramification de la ligne 71. Je dirais même il y a quinze mois. Je vous cite dans Le Soir du 15 septembre 2014 : "La tramification du bus 71 à Ixelles, ce ne sera pas une promenade de santé, mais il n'y aura pas de marche arrière. Je parlerai avec les communes, les habitants et les commerçants pour écouter leurs craintes et leurs suggestions, mais le principe est arrêté."

Il faut avouer que les arguments ne manquaient pas

*Hoe is het mogelijk dat er zoveel werd gecommuniceerd over de vertramming van buslijn 71, terwijl er in werkelijkheid nog niets was gebeurd? De kostprijs van die communicatie liep ten tijde van uw voorgangster al op tot meer dan 1 miljoen euro.*

*In april van dit jaar deelde u mee nieuwe studies te hebben besteld waarin rekening werd gehouden met nieuwe opties. Wat hebben die uitgewezen? Zijn ze nog relevant? Stellen ze alternatieven voor in het licht van de huidige situatie? Wat stelt u voor om te vermijden dat buslijn 71 weer net zo overbelast en verstoord wordt als vroeger?*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge en de heer Smet)*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- Tien jaar, en zelfs vijftien maanden geleden nog, was u een van de meest enthousiaste voorstanders van de vertramming van lijn 71. Vandaag schuift u het project terzijde, volledig in tegenspraak met het regeerakkoord.

*Het voordeel van de tram is niet dat hij op rails rijdt, maar wel dat het om een smaller voertuig gaat met een grotere capaciteit, dat bovendien minder fijne deeltjes uitstoot dan dieselbussen.*

*U gaat nog verder en wilt zelfs het parcours*

pour justifier celle-ci. Aujourd'hui, en totale contradiction avec ce que prévoyait l'accord du gouvernement dont vous faites partie, ce projet est abandonné par vous-même. Or, celui-ci impliquait tout simplement d'offrir à une ligne structurante du réseau de transport public, une offre répondant à une forte demande, qui ne pouvait plus être dignement rencontrée sous la forme actuelle de la ligne de bus.

L'intérêt du tram était non pas le fait qu'il roule sur des rails, mais bien qu'il est un véhicule plus capacitaire, plus étroit, qui diffuse également moins de particules fines que les bus au diesel et qu'il aurait permis une qualité de transport digne d'un service public moderne.

Vous êtes même allé plus loin. Vous envisagez de modifier le parcours de cette ligne dont la fréquentation élevée n'est autre que le reflet du besoin auquel elle répond. Autrement dit, vous êtes prêt à faire payer aux usagers du transport public le souhait de certains de ne pas toucher à l'espace dévolu à l'automobile et vous avez préféré répondre aux souhaits d'un lobby provoitures soutenu, il est vrai, par les autorités communales d'Ixelles, plutôt que de lutter contre l'entreprise de désinformation que tout ce monde a menée.

M. le ministre, qu'avez-vous prévu comme amélioration pour les usagers de la ligne 71, mais aussi pour les riverains en termes de pollution, puisque les bus diesel passent sous leurs fenêtres, à part leur demander de prendre un autre chemin pour ne pas déranger certains intérêts particuliers ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, j'assume. Il est vrai que c'est moi qui, en 2008, ai parlé de la tramification du bus 71. En septembre 2015, j'ai réitéré mon projet dans l'accord gouvernemental.

Entre-temps, j'ai fait quelque chose que j'avais promis de faire et qui consiste à être à l'écoute de tout le monde, les Ixellois en particulier, mais également les usagers du 71, la STIB, les autorités communales, les parlementaires bruxellois,...

Deux réunions publiques ont eu lieu et les participants, nombreux, ont constaté qu'un ministre venait, pour la première fois, les écouter et les

*wijzigen van een lijn waarvan het drukke gebruik de behoefte weerspiegelt waaraan ze beantwoordt. U laat de gebruikers van het openbaar vervoer dus opdraaien voor de wens van sommigen om niet te raken aan de ruimte die wordt voorbehouden voor de wagen, en u gaat liever in op de wensen van de autolobby, gesteund door het gemeentebestuur van Elsene.*

*Wat wilt u doen voor de gebruikers van tramlijn 71, maar ook voor de buurtbewoners, die dagelijks met de vervuilende dieselbussen worden geconfronteerd?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U hebt gelijk, ik had het in 2008 inderdaad over de vertramming van lijn 71 en heb dat voorstel in 2015 in het regeerakkoord herhaald.*

*In tussentijd heb ik echter goed naar iedereen geluisterd, zoals ik had beloofd: de inwoners van Elsene in het bijzonder, maar ook de gebruikers van lijn 71, de MIVB, de gemeentebesturen, Brusselse parlementsleden, enzovoort.*

*Tijdens twee openbare vergaderingen stelden talrijke deelnemers voor het eerst vast dat er een minister naar hen luisterde. Ik heb hen beloofd het*

prendre au sérieux. J'ai promis de bien étudier le dossier et de l'objectiver.

Malgré la campagne de communication mise en place, les gens n'ont pas compris les raisons de passer au tram. Phénomène rare : même ceux qui sont généralement pour le transport en commun étaient opposés au tram 71. En tant ministre, je dois écouter et analyser le dossier. On a dès lors constaté que des alternatives existaient.

Deuxièmement, le dossier avait été trop focalisé sur le tram, et celui-ci était devenu presque un objectif. Dans notre société, on a tendance à confondre but et moyens. Mais le tram n'est qu'un moyen !

La théorie de la mobilité nous explique que l'accès est très important. Comment l'organiser, comment organiser l'interconnectivité entre les deux quartiers ? J'ai proposé au gouvernement un projet de vie urbain qui ne nécessiterait pas de tram. Par sa nature, son étendue, c'est un projet très constructif que nous menons avec la commune d'Ixelles, et pour qu'il le reste, je ne vais pas entrer aujourd'hui dans les détails. Début 2016, la Région et la commune mettront sur la table ce projet pour le quartier, axé sur la qualité de vie.

Il y a encore deux autres raisons de ne pas poursuivre là-bas le projet de tram pour les quinze années à venir. Pendant cette législature, nous allons développer une stratégie de réseau ferré pour Bruxelles, que ce soit avec le tram ou le métro, en accord avec la majorité, mais aussi avec l'opposition.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'est bien parti...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela nous permettra d'envisager ce plan sur le long terme. Le tram ou le métro 71 devra bien y être évoqué.

Nous devons bien prendre le temps de voir ce qui est réalisable ou non, car cette décision devra rester valable durant vingt ou vingt-cinq ans.

Deuxièmement, il y a le fameux pont qui passe au-dessus du chemin de fer. La SNCB n'avait ni l'argent ni la volonté de le remplacer. Par conséquent, il devenait très compliqué d'y faire passer un tram, car le tram ne pourrait pas rouler

*dossier grondig te bestuderen.*

*Ondanks de communicatiecampagne begreep men niet waarom er een tram moest komen. Zelfs de voorstanders van het openbaar vervoer waren gekant tegen de vertramming. Als minister moest ik daar rekening mee houden en op zoek gaan naar alternatieven. Die heb ik gevonden.*

*Voorts was het dossier te eenzijdig gericht op de tram. We mogen het doel en de middelen echter niet met elkaar verwarren, en de tram is slechts een middel!*

*Volgens de mobiliteitstheorie is de toegankelijkheid uiterst belangrijk, maar hoe kunnen we de twee wijken beter op elkaar laten aansluiten? Ik heb de regering een voorstel gedaan zonder tram, in samenwerking met de gemeente Elsene. Meer details wens ik vooralsnog niet te geven. Begin 2016 zullen het gewest en de gemeente het project voor de wijk, gericht op levenskwaliteit, presenteren.*

*Een andere reden om de komende vijftien jaar niet door te gaan met het tramproject, is dat we deze regeerperiode een strategie voor de railinfrastructuur in Brussel willen uitwerken, samen met de oppositie.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- Daar gaan we weer...

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Op die manier kunnen we een langetermijnplanning opstellen, waarin ook tram of metro 71 aan bod komt.

*We moeten de tijd nemen om na te gaan wat haalbaar is, want de oplossing moet twintig tot vijfentwintig jaar lang overeind blijven.*

*Vervolgens is er de brug over de spoorweg, waar de tram niet overheen kan en die de NMBS niet kan en wil vervangen.*

sur le pont actuel.

Pour toutes ces raisons - la possibilité de faire un projet bon pour la qualité de vie, la difficulté de remplacer le pont Fraiteur, et la stratégie à définir à Bruxelles pour le long terme -, le gouvernement a décidé, sur ma proposition, pour les quinze années à venir de ne pas y faire passer le tram.

Quand je vous donnerai les chiffres en janvier, vous pourrez constater que, pour les quinze ans à venir, le tram n'est même pas nécessaire en termes de capacité. Nous avons réévalué et réétudié les chiffres. Par conséquent, je pense que nous avons pris la bonne décision. Donnez-nous encore quelques semaines pour arriver à une proposition qui sera bonne pour les Ixellois, pour notre Région et pour les transports en commun.

**M. le président.** - La parole est à M. Doyen.

**M. Hervé Doyen (cdH).** - J'entends bien que vous reviendrez début 2016 avec des propositions un peu plus concrètes.

Le sens de ma question est de ne pas confondre les moyens et la fin. Le ministre semble dire qu'une espèce d'obsession est née à propos du tram 71, qui aurait pu faire croire qu'on confondait les moyens et la fin.

Sauf qu'aujourd'hui, les bus 71 sont bondés et qu'un véritable problème de capacité se pose. Quand on prend le bus 71 à l'arrêt Flagey, il faut parfois attendre le passage de deux à trois bus avant de pouvoir monter dans le bus. Cela traduit un véritable problème de moyens. Je ne suis pas pour autant fétichiste du tram, du métro, ou de quelque moyen de transport que ce soit.

Vous avez annoncé que vous reviendrez début 2016 avec des propositions.

Quelque chose m'échappe cependant, que l'on peut vraisemblablement qualifier de spécialité bruxelloise. Quand vous avez quitté vos fonctions de ministre en 2009, vous avez déjà proposé la tramification du 71, en vous basant vraisemblablement sur un certain nombre d'études.

Pendant cinq ans, Mme Grouwels, ministre des Travaux publics, a repris votre proposition, se

*Om al die redenen heeft de regering op mijn voorstel beslist om de komende vijftien jaar af te zien van de vertramming.*

*Wanneer u de cijfers in januari kunt inkijken, zult u vaststellen dat de tram de komende vijftien jaar zelfs niet noodzakelijk is om over voldoende capaciteit te beschikken. Ik denk dan ook dat we de juiste beslissing hebben genomen. Geef ons nog enkele weken de tijd om een voorstel uit te werken dat gunstig is voor Elsene, het gewest en het openbaar vervoer.*

**De voorzitter.** - De heer Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (cdH)** *(in het Frans).* - Volgens de minister zou er een obsessie zijn ontstaan waardoor het doel en de middelen met elkaar worden verward. Vandaag zitten de bussen van lijn 71 echter overvol en stelt zich een heus capaciteitsprobleem, wat duidelijk wijst op een probleem met de ingezette middelen.

*Toen u uw functie als minister in 2009 neerlegde, had u de vertramming van lijn 71 reeds voorgesteld, waarbij u zich allicht op een aantal studies baseerde.*

*Vijf jaar lang heeft minister Grouwels zich achter uw voorstel geschaard, waarbij ze zich waarschijnlijk baseerde op de relevantie van een aantal studies waar de MIVB of het gewest grof geld voor had betaald. Tijdens diezelfde periode investeerde de MIVB bovendien honderdduizenden euro's in de communicatie rond het project.*

*Hoe is het mogelijk dat een project waaraan zeven jaar van studies en overcommunicatie voorafgingen, van de ene dag op de andere terzijde wordt geschoven?*

*Hoe is het mogelijk dat men zich jarenlang achter een project schaaft om het dan met één pennenstreek terug te draaien?*



basant probablement sur la pertinence d'un certain nombre d'études que la STIB ou la Région ont financées à grand frais. Durant cette période, la STIB a consacré des centaines de milliers d'euros à la communication sur ce projet.

Après sept années d'études et de surcommunication sur ce projet, comment celui-ci peut-il du jour au lendemain être jeté aux oubliettes ? J'attendrai avec impatience vos propositions.

Vous conviendrez avec moi que la pléthore de communication autour de ce projet - kiosque, sites internet, journaux, etc. - résonne amèrement dans le chef du citoyen ixellois et bruxellois, dont nous sommes les représentants ici.

Comment peut-on à ce point porter des projets, pendant des années, pour finalement les rayer du jour au lendemain, d'un simple coup de stylo ?

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dans ma question, je dis qu'il y a eu beaucoup de désinformation. Une partie des moyens que la STIB a mis dans le projet était inspirée par ce qui s'est fait dans d'autres villes. D'autre part, il y a aussi eu de belles campagnes de désinformation, avec tout un flou sur le but qui aurait été de faire une ligne de tram qui s'arrêterait à la Porte de Namur.

Vous savez pertinemment bien, comme moi, que c'est ça qui gênait les gens et que ce n'était pas cela l'objectif recherché. L'objectif était bien un tram 71 allant jusque dans le centre. Personne ne veut évidemment d'un tram 71 qui s'arrêterait à la Porte de Namur ! Là, vous jouez vraiment sur les mots, d'autant que vous savez, comme moi, que de nombreuses personnes, et pas des gens qui sont dans des partis politiques, se sont mobilisées pour ce tram.

*(Remarques de M. Smet)*

Ce n'est pas Ecolo qui a lancé la pétition qui a recueilli 1.500 signatures. M. Chahid, vous pouvez hocher de la tête, ça vous dépasse peut-être, mais il y a des citoyens qui y tenaient. Moi, j'ai reçu des copies de courriels de gens que je ne connais pas et qui n'en pouvaient plus de la saturation permanente de ce bus.

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *In mijn vraag verwees ik naar de manier waarop de informatie werd verdraaid. In de campagnes bleef het namelijk opvallend stil over de uiteindelijke doelstelling: het aanleggen van een tramlijn die stopt bij de Naamsepoort.*

*U weet net zo goed als ik dat dat het pijnpunt was voor heel wat inwoners, die wilden dat tram 71 werd doorgetrokken tot in het centrum. U bent niet eerlijk in uw antwoord: u weet drommels goed dat heel wat inwoners voorstander zijn van de tram.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Het was niet Ecolo dat aan de basis lag van de petitie die 1.500 handtekeningen opleverde. U kijkt bedenkelijk, mijnheer Chahid, maar het was een initiatief van burgers. Ik heb talloze e-mails ontvangen van mensen die genoeg hadden van de permanente overbelasting van de buslijn.*

*Er rijden al een jaar lang geen bussen van lijn 71 meer naar de ULB. Het zuiden van Elsene is al een jaar lang niet meer verbonden met het Flageyplein. Uiteraard is er altijd een oplossing te bedenken: je hoeft die plaatsen natuurlijk niet meer te bezoeken en je kunt je mobiliteitsgewoonten aanpassen.*

Cela fait un an qu'il n'y a plus de bus 71 à l'ULB. Cela fait un an que le sud d'Ixelles n'est plus connecté à la place Flagey. On peut toujours s'en sortir. On peut toujours arrêter de fréquenter des lieux. On peut toujours revoir ses habitudes de mobilité. Tout est possible.

Que s'est-il passé depuis l'annonce que vous ne feriez pas marche arrière il y a quinze mois ? C'était dans la presse, je ne l'ai pas inventé. Je peux vous fournir une copie de l'article. Ou alors, réglez cela avec le journaliste qui a rédigé l'article.

Il y a quinze mois, il n'était pas question de marche arrière. Le ministre-président avait aussi réaffirmé sa volonté de tramifier la ligne.

*(Remarques de M. Smet)*

Depuis lors, on se rend compte qu'il y a un manque criant d'argent pour financer les projets d'investissements de la STIB. Au passage, on attend d'ailleurs toujours avec impatience la fameuse étude de PricewaterhouseCoopers. On se rend compte qu'on laisse tomber plein de projets.

Vous me dites que vous êtes en train de développer un projet de qualité de vie avec la commune d'Ixelles. Je me souviens que le dernier projet de qualité de vie que vous avez développé, c'était un tunnel de qualité de vie. Vous l'avez abandonné. Je trouve que c'est une bonne chose.

Il y a des mots qui reviennent quand même souvent dans votre bouche. Il y a toujours de bonnes excuses pour abandonner des projets. Pourquoi ne réfléchirait-on pas à un métro ? M. le ministre, je constate qu'il n'y a rien sur la table.

Vous êtes en train de nous dire que vous allez discuter avec l'opposition d'un plan bus, alors qu'on ne sait même pas ce qu'il va advenir de la ligne la plus importante, la plus structurante, la plus fréquentée - du moins avant son amputation - de ce réseau !

Vous nous dites aussi qu'on s'occupera plus tard du réseau ferré, mais puisque la SNCB n'a pas envie de refaire un pont, on va évidemment laisser tomber. Il n'y a rien pour le futur proche. Les usagers du transport en commun sont toujours lésés !

*Wat is er gebeurd sinds u vijftien maanden geleden aankondigde geen stap terug te zullen zetten? Toen herhaalde ook de minister-president zijn voornemen om de lijn te vertrammen.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Inmiddels is men erachter gekomen dat er niet genoeg geld is om de investeringsprojecten van de MIVB te financieren. We wachten trouwens nog steeds vol ongeduld op de beruchte studie van PricewaterhouseCoopers.*

*U zegt samen met de gemeente Elsene te werken aan een project voor meer levenskwaliteit. U hebt nog eens aan een dergelijk project gewerkt, een tunnel, maar dat hebt u laten varen. Dat vond ik een goede zaak. U hebt altijd wel een excuus klaar om een project opzij te schuiven.*

*En nu zou u het met de oppositie willen hebben over een busplan, terwijl we niet eens weten wat er staat te gebeuren met de meest gebruikte, belangrijkste lijn van het netwerk!*

*U zegt ook dat u zich later over de railinfrastructuur zult buigen, maar als de NMBS geen zin heeft in een nieuwe brug, komt er uiteraard ook niets van in huis. Voor de nabije toekomst ligt er niets op tafel, en de gebruikers van het openbaar vervoer zijn weer eens de klos.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*(Remarques de M. Smet)*

**M. le président.**- Mme Delforge !

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je demande la parole pour un fait personnel, car j'ai été cité par Mme Delforge.

*Fait personnel*

**M. le président.**- La parole est à M. Chahid pour un fait personnel.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Il faudra tout de même démontrer que cette pétition n'est pas l'œuvre d'un certain parti politique.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Oui.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Deuxièmement, imputer le problème de la ligne 71 aujourd'hui au fait qu'il n'y a pas de tram est tout à fait faux. C'est pour une autre raison que la ligne 71 connaît aujourd'hui certaines difficultés.

Troisièmement, je voulais dire à Mme Delforge que le gouvernement bruxellois, que ce soit l'ancien ou le nouveau, a maintenu dans sa déclaration le fait qu'il fallait un tram 71. Nous avons été contre l'avis de la commune. Mais, à un moment donné, quand un ministre se déplace, qu'il rencontre à deux reprises des citoyens qui lui disent non, il ne peut pas aller contre la volonté de ces citoyens ! C'est aussi cela la démocratie participative.

Je le regrette. Moi, j'ai poussé la campagne du tram 71.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Il ne faut pas exagérer !

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Comment ça ? Je l'ai poussée.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Pas votre parti.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je l'ai approuvée au comité de gestion de la STIB. J'ai appuyé la campagne d'information pour le tram 71. Mais vous ne pouvez pas ne pas écouter les citoyens.

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge!

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *Ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.*

*Persoonlijk feit*

**De voorzitter.**- De heer Chahid heeft het woord voor een persoonlijk feit.

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *U zult moeten aantonen dat die petitie niet het werk is van een bepaalde politieke partij.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Inderdaad.*

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *De problemen waar lijn 71 vandaag mee te kampen zijn niet het gevolg van het feit dat er geen tramlijn is.*

*Voorts heeft de Brusselse regering - ook de vorige - steeds volgehouden dat er een tramlijn 71 moest komen. Wij zijn tegen het advies van de gemeente ingegaan. Wanneer een minister echter tijdens het pendelen twee maal door burgers wordt aangesproken die hem vertellen dat het een slecht idee is, kan hij dat niet negeren. Dat is participatieve democratie. Het spijt me, maar ook ik was voorstander van tramlijn 71.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *U moet niet overdrijven!*

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *Hoezo? Ik was voorstander.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Uw partij niet.*

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*- *Ik heb ze goedgekeurd in het beheerscomité van de MIVB. Ik heb ook de informatiecampagne voor tram 71 gesteund. Maar je moet ook naar de*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Votre parti a toujours joué sur les deux tableaux.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout ira mieux en janvier !

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je demande la parole pour un fait personnel.

*Fait personnel*

**M. le président.**- La parole est à Mme Delforge pour un fait personnel.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La commune s'est toujours opposée au tram et le parti de M. Chahid a toujours joué sur les deux tableaux. C'est un fait incontestable.

- *Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE M. ABDALLAH KANFAOUI**

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

**concernant "la destruction du tablier du viaduc Reyers".**

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, la question orale est considérée comme retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE**

*burgers luisteren.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Uw partij heeft altijd op twee paarden gewed.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *In januari zal alles beter gaan!*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.*

*Persoonlijk feit*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord voor een persoonlijk feit.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *De gemeente was tegen de tram en de partij van de heer Chahid heeft steeds op twee paarden gewed. Dat is een vaststaand feit.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ABDALLAH KANFAOUI**

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

**betreffende "de afbraak van het brugdek van het Reyersviaduct".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgevormd.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,**

**LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,****concernant "le règlement des factures par la STIB".****M. le président.**- La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Les pouvoirs publics, dans le cadre de leurs missions, font régulièrement appel à des partenaires extérieurs. Ils sont ainsi amenés à payer de nombreuses factures. À cet égard, le respect des délais de paiement est un enjeu majeur.

En effet, de tels retards peuvent causer des situations dommageables pour les entreprises partenaires, qui ne perçoivent pas à temps les montants dus, qui sont parfois d'une valeur importante. Cela peut même, dans certains cas, mener de petites entreprises à de grosses difficultés financières, voire à la faillite.

Je vous ai interrogé à ce sujet par le biais d'une question écrite et votre réponse est quelque peu interpellante. En effet, vous indiquez que 19,3% des factures payées par la STIB le sont en retard. Ce chiffre devient encore plus problématique lorsqu'on se rend compte du montant que cela représente, à savoir 102 millions d'euros.

Quelles mesures ont-elles été prises depuis le début de la législature, ou sont en cours d'élaboration, afin de diminuer ce pourcentage ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB a mis en place plusieurs mesures afin de diminuer le pourcentage de factures payées en retard.

La fréquence des contrôles du département comptable a ainsi augmenté. Ce contrôle est maintenant réalisé au minimum chaque fois. Cela consiste en une analyse de l'ensemble des postes ouverts fournisseurs et une recherche détaillée, en collaboration avec le service "Purchase & Logistics" des raisons pour lesquelles ces postes restent ouverts.

Un examen de la situation du flux d'approbation électronique des factures est également réalisé et il

**BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,****betreffende "de betaling van de rekeningen door de MIVB".****De voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH)** *(in het Frans).*- *De overheid doet soms een beroep op externe partners. De betalingstermijnen aan die partners moeten worden nageleefd, zo niet lopen die partners het risico van schade, financiële moeilijkheden of zelfs een faillissement.*

*Ik heb u daarover reeds een schriftelijke vraag gesteld. U antwoordde dat de MIVB 19,3% van de facturen die ze ontvangt, te laat betaalt. Dat is problematisch, wetende dat het over een totaalbedrag van 102 miljoen euro gaat. Welke maatregelen werden er genomen om dat cijfer te doen dalen?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De MIVB heeft verscheidene maatregelen getroffen om het percentage achterstallige betalingen te doen dalen. Zo werd de controle van de boekhoudkundige dienst opgevoerd. Samen met de dienst Purchase & Logistics wordt er een analyse gemaakt van de openstaande posten om de redenen te achterhalen waarom facturen niet betaald worden. Ook wordt de goedkeuring van digitale facturen onderzocht.*

*Voorts werden de leveranciers eraan herinnerd het bestelnummer en de facturatiegegevens op hun factuur te vermelden. Een gebrek aan informatie leidt namelijk vaak tot een laattijdige betaling.*

s'en suit une relance des personnes qui doivent approuver les documents.

Il a également été rappelé aux fournisseurs d'utiliser obligatoirement, dans les références de facturation, les numéros des commandes de la STIB, afin d'en faciliter la prise en charge. C'est en effet ce manque d'information qui induit régulièrement un paiement tardif.

Une analyse approfondie d'une augmentation des automatisations du traitement des factures est également réalisée afin de faciliter le traitement comptable des factures.

Grâce à ces éléments et à un suivi plus régulier de la situation à ma demande, nous avons constaté une baisse significative des paiements en retard les dix premiers mois de 2015. Le taux passe ainsi de 19,3% à 13,7%. De plus, 80% des factures payées en retard le sont maintenant avec moins de dix jours de retard.

**M. le président.**- La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Je félicite le ministre pour les efforts fournis pour réduire ce délai de paiement. Il faudra poursuivre ces efforts en 2016.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne doute pas que vous suivrez ce dossier de près.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "le vélo électrique en libre-service en Région bruxelloise".

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

*Verder wordt er onderzocht of de behandeling van de facturen niet verder geautomatiseerd kan worden.*

*Die aanpak heeft geleid tot een aanzienlijke daling van laattijdige betalingen tijdens de eerste tien maanden van 2015: het percentage is gedaald van 19,3% naar 13,7%. Bovendien wordt 80% van de laattijdig betaalde facturen niet meer dan tien dagen te laat betaald.*

**De voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH)** *(in het Frans).*- *Dat is al een mooie inspanning, die in 2016 moet worden voortgezet.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik twijfel er niet aan dat u het dossier van nabij zult blijven volgen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de gedeelde elektrische fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- M. le ministre, ma question est motivée par le fait que je me suis récemment rendu au Danemark, à Copenhague. J'ai remarqué que cette ville était entièrement équipée de vélos électriques mis à disposition des citoyens de façon assez performante, avec des écrans tactiles intégrés dans les guidons. Je voulais donc savoir où en est précisément le projet de vélo électrique en libre-service en Région bruxelloise.

Une étude publiée en France, dans l'édition du 6 octobre de la revue Bulletin épidémiologique hebdomadaire (BEH) de l'Institut de veille sanitaire (INVS), conclut que les bénéfices, sur la santé des populations, de politiques urbaines visant à promouvoir la marche et le vélo sont supérieurs aux risques liés à une augmentation de l'exposition à la pollution atmosphérique et aux accidents de circulation.

Si ce n'est déjà fait, je vous invite à consulter l'article dont les résultats présentés ont été obtenus dans le cadre du programme européen de recherche Transportation, Air pollution and Physical Activities (Tapas) 2009-2013, élaboré dans l'optique d'aider les décideurs à concevoir des politiques urbaines contre le changement climatique et pour des pratiques favorables à la santé, tout en réduisant les risques potentiels liés à ces transports actifs.

Au-delà de leurs avantages connus, tels que la réduction des émissions de polluants, de l'encombrement urbain et l'augmentation de l'activité physique de la population, ce constat remet en lumière toute la pertinence d'une politique de promotion et de développement de ces modes de déplacement en ville. Au printemps 2014, la firme JCDecaux annonçait le lancement du vélo en libre-service à assistance électrique ou e-VLS. Vélo pour lequel les utilisateurs disposeraient d'une batterie individuelle portable en location.

Selon JCDecaux, l'e-VLS devrait apporter un gain de puissance et de confort pour les usagers et constituer une solution aux principaux freins au développement massif du vélo à assistance électrique : le coût d'achat et d'entretien, le vol et la complexité de la recharge électrique. Toujours selon la communication de JCDecaux, ces nouveaux vélos seraient compatibles avec les

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- Tijdens een recent bezoek aan Denemarken stelde ik vast dat Kopenhagen een bijzonder performant netwerk van elektrische fietsen met touchscreens ter beschikking stelt. Hoe ver staat het project van elektrische deelfietsen in Brussel?

*Volgens een Franse studie in het kader van het Europees onderzoeksprogramma Tapas (Transportation, Air Pollution and Physical Activities) 2009-2013 zijn de gezondheidsvoordelen van wandelen en fietsen groter dan de risico's van een sterkere blootstelling aan luchtvervuiling en verkeersongevallen. Het is dus zeker pertinent dat de overheid die verplaatsingsmodi aanmoedigt.*

*In het voorjaar van 2014 kondigde de firma JCDecaux de invoering van elektrische deelfietsen (e-VLS) aan, waarbij de gebruikers een individuele draagbare batterij zouden kunnen huren.*

*Dat systeem zou volgens JCDecaux niet alleen het comfort van de fietsers optrekken, maar tevens een oplossing bieden voor de voornaamste struikelblokken voor de ontwikkeling van een elektrisch fietsdeelsysteem, namelijk de aankoop- en onderhoudsprijs, diefstal en het opladen van de batterijen. De nieuwe fietsen zouden compatibel zijn met de bestaande Villo-infrastructuur, zodat de dienstverlening niet hoeft te worden onderbroken en er geen werken nodig zijn.*

*Door het reliëf in Brussel vraagt fietsen een grote fysieke inspanning, waardoor het huidige systeem niet voor iedereen toegankelijk is. Het ter beschikking stellen van elektrische fietsen zou het fietsgebruik zeker kunnen aanmoedigen. Andere grootsteden, zoals Kopenhagen, bieden die formule al jaren aan. Hoe lang moeten we in Brussel nog op elektrische deelfietsen wachten?*

infrastructures des stations VLS existantes, et pourraient être déployés sans interruption de service, ni de travaux de génie civil.

À Bruxelles, ville où les différences de relief se font lourdement sentir, la pratique du vélo impose un effort physique qui n'est pas accessible à tout le monde. La mise à disposition de vélos avec assistance électrique serait de nature à déployer davantage l'utilisation du vélo. D'autres grandes villes, par exemple Copenhague, ont déjà adopté depuis plusieurs années cette formule.

Compte tenu de ces éléments et dans la perspective d'accélérer, dans notre Région, l'adoption par la population d'une pratique bénéfique pour la santé, pouvez-vous me préciser, monsieur le ministre, où en est le déploiement de ces vélos à assistance électrique ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La mise en place du vélo en libre-service électrique est à l'étude. Cette étude comprend une comparaison avec d'autres villes ainsi qu'une étude juridique des e-VLS.

Il y a un recours contre le système Villo auprès de la Commission européenne. Cet élément doit évidemment être pris en compte.

Je suis favorable au développement de ces vélos électriques partagés. Dès que l'étude aura livré ses résultats, nous trancherons, mais nous devons aussi attendre l'issue donnée à la plainte déposée auprès de la Commission européenne.

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je vous remercie pour votre volonté franchement affichée d'avancer sur la mise à disposition du vélo à assistance électrique pour les Bruxellois. Je crois que cela constituera un réel progrès et un renforcement de l'accessibilité du vélo à une catégorie de la population qui ne peut prendre un vélo classique vu les efforts à produire.

Nous suivrons avec intérêt l'arrivée des résultats de l'étude et du recours déposé devant les instances européennes.

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Het aanbieden van elektrische deelfietsen wordt momenteel onderzocht. De studie omvat zowel een vergelijking met andere steden als een juridische analyse.*

*Momenteel loopt er een beroep tegen het Villostysteem bij de Europese Commissie.*

*Ik ben voorstander van elektrische deelfietsen, maar we kunnen pas een beslissing nemen nadat de resultaten van de studie bekend zijn en er een uitspraak is over het beroep dat werd ingesteld.*

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

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).**- *Het verheugt mij dat u elektrische deelfietsen wilt invoeren. Voor personen die geen klassieke fiets kunnen gebruiken omdat dat voor hen fysiek te zwaar is, zal fietsen toegankelijker worden.*

*Ik kijk uit naar de resultaten van de studie en het gevolg dat aan het beroep zal worden gegeven.*



- *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'aménagement du réseau de la STIB durant les travaux de l'avenue Buyl".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La réfection de l'avenue Buyl et sa fermeture entraînent une série de modifications provisoires, mais d'importance pour le réseau de la STIB. Alors qu'on peut déplorer la légèreté des améliorations que ces travaux apporteront aux usagers, ceux-ci payent au prix fort les conséquences des travaux entrepris. Le dispositif mis en place réduit dramatiquement l'accessibilité d'une vaste zone pourtant largement peuplée et fréquentée, puisqu'elle inclut le site universitaire du Solbosch. En effet, celui-ci n'est plus desservi par le bus 71 depuis de nombreux mois, voire près d'un an, et toute connexion entre celui-ci et les trams 94 et 25 est coupée.

Par ailleurs, le tronçon entre les arrêts Boondaal et Legrand qui accueille les lignes 94 et 25 est interrompu, et c'est une chaotique navette bus qui y circule en passant par l'avenue Roosevelt. Concrètement, une série d'usagers se voient infliger deux correspondances pour le moins inconfortables en lieu et place d'un trajet direct. La régularité des navettes est aléatoire et les parcours entre les arrêts de bus et de trams sont longs et fastidieux. De plus, en fonction de la personne qui est aux commandes des bus et des trams, les usagers doivent regarder partir leur correspondance, courir ou au contraire patienter longuement avant de pouvoir poursuivre leur parcours du combattant. Autrement dit, il ne semble pas y avoir de consigne très claire, en particulier en ce qui concerne les conducteurs des trams 93 et 94.

Face à l'ampleur du désagrément, il est étonnant

- *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 organisatie van het MIVB-net tijdens de werken op de Buyllaan".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ingevolge de werken op de Buyllaan werd het MIVB-net aanzienlijk gewijzigd en is een groot, dichtbevolkt en drukbezocht gebied moeilijk bereikbaar geworden. Zo wordt de campus Solbosch al maanden niet meer door bus 71 bediend en werd elke verbinding tussen bus 71 en de tramlijnen 94 en 25 verbroken.*

*Voorts rijden er geen trams meer tussen de haltes Boondaal en Legrand. De verbinding wordt verzorgd door een pendelbus die via de Rooseveltlaan rijdt. Hierdoor moeten heel wat reizigers tweemaal overstappen. Bovendien is de regelmaat van de pendelbus niet verzekerd en liggen de bus- en tramhaltes ver uiteen. Het gebeurt dan ook niet zelden dat de reizigers hun aansluiting missen. Er lijken geen duidelijke instructies aan de tramchauffeurs te zijn gegeven.*

*Gezien de omvang van het ongemak verbaast het mij dat er geen grotere inrichtingswerken zijn uitgevoerd, zoals een tijdelijke busbaan op de Rooseveltlaan of een directe voetgangersverbinding tussen de bus- en tramhaltes op de middenberm van de Louizalaan ter hoogte van Legrand. Bovendien had het ontbreken van de dienstregelingen aan de haltes tussen Boondaal en Legrand op zijn minst kunnen worden gecompenseerd door informatie in real time.*

*U hebt net aangekondigd dat de werken niet in december klaar zullen zijn, maar tot april zullen duren. Het is de zoveelste werf die veel langer*

qu'aucune mesure d'aménagement plus sérieuse n'ait été prise, qu'il s'agisse d'un site propre provisoire sur l'avenue Roosevelt - qui permettrait peut-être aussi d'éviter les accidents de cyclistes - ou de la création d'un cheminement piéton direct sur le terre-plein entre les arrêts de bus et de tram sur l'avenue Louise à hauteur de Legrand. En outre, l'absence totale d'horaires aux arrêts situés entre Boondael et Legrand aurait à tout le moins pu être contrebalancée par l'offre d'informations en temps réel.

Ma première question tombe, vu que vous venez de nous apprendre la nouvelle. Tout le monde se réjouit de savoir que la situation va perdurer jusqu'au mois d'avril. La fin des travaux n'est manifestement pas prévue pour le mois de décembre. C'est dommage. Voilà encore des travaux qui durent beaucoup plus longtemps que prévu. J'avoue que je crois peu en l'échéance du 1er avril.

Pourquoi aucune disposition permettant aux usagers de disposer, faute d'horaires, au moins d'une information en temps réel, n'a-t-elle été prise ? Cela permettrait au moins d'adapter ses déplacements, son itinéraire ou de savoir à quoi s'en tenir. Comment justifiez-vous la faiblesse du dispositif mis en place pour desservir le site du Solbosch fréquenté par près de 20.000 personnes ? Peut-être est-ce un détail pour vous ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le chantier de réaménagement de l'avenue Buyl est un chantier de grande envergure, dont la durée globale est difficilement compressible. Tant les riverains que les usagers des transports publics en ont été informés dès le départ. Malheureusement, ce chantier va durer plus longtemps que prévu et ce, pour une raison inattendue.

Cette situation est due au fait que le renouvellement des voies de tram est mis à profit par les différents impétrants concernés pour renouveler leurs installations vétustes. Dans ce cas-ci, d'importants travaux aux égouts devaient être effectués, en plus d'autres interventions plus habituelles au niveau des câbles et canalisations.

Dans le cadre des interventions des impétrants, il

*duurt dan gepland. Ik heb zelfs mijn twijfels over de deadline van 1 april.*

*Waarom krijgen de reizigers geen informatie in real time? Op die manier kunnen ze hun verplaatsingen aanpassen of weten ze op zijn minst waaraan ze zich kunnen verwachten.*

*Hoe komt het dat de campus Solbosch, die door 20.000 personen wordt bezocht, zo slecht wordt bediend? Of is dat een detail voor u?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De heraanleg van de Buyllaan is een grote werf. Zowel de buurtbewoners als de gebruikers van het openbaar vervoer werden van bij het begin op de hoogte gebracht van de duurtijd van de werken. Helaas zullen de werken door een onvoorzien element iets langer duren dan gepland.*

*Verskillende nutsbedrijven hebben de vernieuwing van de tramsporen aangegrepen om hun verouderde installaties te vervangen. Tijdens die nutswerken bleek dat bepaalde telecommunicatiekabels niet voldoende diep zaten en moesten worden verplaatst, waardoor de vervanging van de tramsporen tussen de Albert Devèzesquare en de Hogeschoollaan moest worden uitgesteld tot het eerste trimester van 2016.*

est apparu, en cours de chantier, que d'importants câbles de télécommunication ne se trouvaient pas à la profondeur prévue et devaient donc être déplacés. Cela explique pourquoi le planning du chantier de pose des voies de tram a été perturbé et que la troisième phase de pose des voies, entre le square Albert Devèze et l'avenue de l'Université, a dû être reportée au premier trimestre 2016, malgré tous les efforts consentis sur le chantier, par l'ensemble des intervenants. Nous les avons en effet tous réunis afin de trouver une solution.

C'est pourquoi, contrairement à ce qui avait été prévu et annoncé, les lignes de tram 25 et 94 ne pourront pas être rétablies le 18 décembre prochain, comme prévu. Elles ne pourront l'être qu'à la fin des travaux de renouvellement des voies, en principe fin mars 2016, sous réserve des conditions météorologiques.

À court terme, tout est mis en œuvre pour terminer la phase de chantier en cours et rétablir la circulation automobile dans l'avenue Buyl, et ce, si possible avant le 18 décembre, afin de permettre la reprise de l'activité commerciale pour les fêtes de fin d'année. Le chantier de réaménagement des trottoirs a d'ores et déjà été entamé et entrera en pleine activité dès le début 2016.

Concernant le dispositif mis en place durant le chantier, étant donné qu'il s'agissait d'un chantier de longue durée, le choix qui a été fait, dès la planification de celui-ci et en concertation avec les autorités locales, a été de mettre en place, pour les usagers des transports publics, un scénario qui reste le plus stable possible, afin d'éviter des modifications successives du réseau. C'est pourquoi, depuis le début du chantier, la ligne 71 est déviée entre le cimetière d'Ixelles et l'avenue de l'Hippodrome par l'avenue de la Couronne et le boulevard Général Jacques et une navette du 72, renforcée, circule entre Delta et le site du Solbosch.

Les trams 25 et 94 sont remplacés par une navette de bus qui circule entre la gare de Boondael et l'arrêt Legrand jusqu'à l'avenue Louise en passant par l'avenue Franklin Roosevelt, ce qui permet de desservir le site de l'université par son autre rive.

En ce qui concerne l'information des voyageurs, les horaires manquants aux arrêts des bus navettes ont été placés le 23 novembre. Jusqu'il y a peu, la STIB ne disposait pas d'afficheurs de temps

*Tramlijnen 25 en 94 zullen dus niet opnieuw in gebruik worden genomen op 18 december 2015, maar pas eind maart 2016, voor zover de weersomstandigheden geen roet in het eten gooien.*

*Op korte termijn wordt alles in het werk gesteld om het autoverkeer op de Buylaan nog voor 18 december te herstellen, zodat de handelsactiviteiten kunnen worden hervat voor de eindejaarsfeesten. Wij zijn ook al gestart met de heraanleg van de trottoirs.*

*Aangezien het om een lange werf gaat, werd in overleg met de plaatselijke overheden gekozen voor een zo stabiel mogelijk scenario voor de gebruikers van het openbaar vervoer om opeenvolgende wijzigingen van het net te voorkomen. Daarom werd bus 71 van bij het begin van de werken tussen het kerkhof van Elsene en de Renbaanlaan omgeleid via de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan en werd bus 72 tussen Delta en de campus Solbosch versterkt.*

*Trams 25 en 94 zijn vervangen door een pendelbus die tussen het station van Boondael en de halte Legrand aan de Louizalaan rijdt, via de Franklin Rooseveltlaan, zodat de andere kant van de universiteitscampus wordt bediend.*

*Op 23 november werden de ontbrekende dienstregelingen aan de haltes van de pendelbus geplaatst. Tot voor kort beschikte de MIVB niet over mobiele wachttijdborden. Deze zomer werden in het kader van de werken aan het Vanderkindereplein voor het eerst drie wachttijdborden getest die op batterijen werken.*

*De wachttijdborden die tot 6 december voor de werf Dejaer-Lombardije werden gebruikt zullen vanaf maandag voor de Buylwerf worden ingezet om de informatie aan de reizigers nog te verbeteren.*

*Wij hebben alles in het werk gesteld om de deadlines na te leven. De coördinatie tussen alle partners is steeds goed verlopen. Het probleem met de telecomkabel was een geval van overmacht.*

d'attente mobiles. Une première expérience de ce type, avec trois afficheurs équipés de batteries, a été testée avec succès cet été, dans le cadre du chantier de la place Vanderkindere. Je souligne d'ailleurs que nous avons respecté les délais de ce chantier, avec une bonne coordination de tous les intervenants.

Les afficheurs utilisés pour le chantier Dejaer-Lombardie jusqu'au 6 décembre, seront installés dès ce lundi sur le chantier Buyl, pour mieux informer les usagers.

Il n'était pas prévu que ce câble de télécommunications soit placé au mauvais endroit. Nous avons été confrontés, de ce fait, à un cas de force majeure.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je remercie le ministre d'avoir répondu à des questions que je n'ai pas posées, concernant la nature des travaux, etc.

Par contre, j'aurais aimé obtenir des réponses à mes véritables questions : pourquoi n'aménage-t-on pas un cheminement piéton à Legrand ? Vous qui aimez tant vous rendre compte de la situation sur place, allez-y pour constater les conditions de transfert du tram au bus. C'est assez apocalyptique et stressant pour les usagers.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'enverrai mon collaborateur sur place.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Cela vaudrait la peine. Je vous invite aussi à constater l'irrégularité des navettes. Cette situation ne doit pas être facile à gérer pour les chauffeurs non plus.

*(Remarques de M. Smet)*

Pourquoi ne pas envisager l'aménagement d'une bande bus sur une petite portion de l'avenue Franklin Roosevelt ?

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik dank de minister dat hij heeft geantwoord op vragen die ik niet heb gesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot de aard van de werken, maar ik had liever antwoord gekregen op mijn echte vragen, zoals de vraag waarom er geen voetgangersverbinding aan Legrand is aangelegd. Het overstappen van de tram op de bus is er bijzonder chaotisch en stresserend voor de reizigers. Misschien moet u zelf eens een kijkje ter plaatse gaan nemen.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal een medewerker sturen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Hij zal meteen ook de problemen met de regelmaat van de pendelbussen kunnen vaststellen. De situatie moet ook niet gemakkelijk zijn voor de chauffeurs.*

*(Opmerkingen van de heer Smet)*

*Waarom is er geen busbaan aangelegd op een klein stuk van de Rooseveltlaan?*

Les usagers de la STIB qui voyagent sur cette partie du réseau doivent soit se reporter sur la voiture, soit éviter certains trajets, soit ne plus se rendre dans certains quartiers. De plus, la zone concernée n'est pas petite et le nombre d'usagers dépendants de la STIB pour ces trajets n'est pas négligeable non plus.

Des chantiers de cette ampleur doivent intégrer une certaine marge d'erreur, car les mauvaises surprises et les impondérables ne sont pas exceptionnels. En plus, l'application de la STIB pourrait intégrer une indication en temps réels du temps d'attente de la navette, pour que les usagers sachent au moins combien de temps ils devront patienter.

- *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,

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la généralisation du 'tourne-à-droite' et du 'va-tout-droit'".

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

La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Au début de cette année, je vous interrogeais sur le bilan d'une année d'utilisation des panneaux B22 et B23 (qui, pour rappel, autorisent les cyclistes à franchir les feux

*Door de gebrekkige voorzieningen zijn de reizigers in dat deel van het MIVB-net bijna verplicht om de auto te nemen of bepaalde trajecten of wijken te vermijden. Het gaat nochtans om een grote zone waar heel wat personen afhankelijk zijn van de MIVB.*

*Voor werven van die omvang moet een zekere foutmarge worden ingebouwd, want er doen zich altijd onvoorziene problemen voor. Bovendien zou de MIVB de wachttijd in real time van de pendelbus in haar app kunnen opnemen, zodat de reizigers weten hoe lang ze moeten wachten.*

- *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,

EN AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de algemene invoering van het 'rechts afslaan' of het 'rechtdoor rijden' voor fietsers bij een oranje of rood licht".

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

De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Bij het begin van dit jaar vroeg ik u naar de balans van het gebruik gedurende één jaar van de borden B22 en B23 op een aantal kruispunten in*

soit pour tourner à droite, soit pour poursuivre leur route en ligne droite) à certains carrefours régionaux.

Vous m'indiquiez alors que près de 300 panneaux seraient, à terme, installés, et vous vous interrogez sur la pertinence de garder ce dispositif comme une exception. Je vous cite : "Ne prendrions-nous pas une mesure selon laquelle, par principe, le tourne-à-droite pour les cyclistes est possible ? Nous n'aurions alors qu'à placer un panneau d'interdiction aux endroits où ce n'est pas possible. En effet, j'ai parfois l'impression que notre Région est accro aux panneaux, tant il y en a partout ! Ce système me paraît beaucoup plus simple, même s'il impliquerait de retirer tous les panneaux que nous avons déjà installés" à grands frais, je précise. "Ceci n'est pas un véritable problème, car nous pouvons y remédier au fur et à mesure."

Vous précisiez que vous prendriez contact pour ce faire avec Mme la secrétaire d'État afin d'étudier cette option. Par ailleurs, cet été, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), par la voix de son administratrice déléguée, appelait à une simplification du Code de la route, appel auquel la ministre fédérale de la Mobilité s'est montrée réceptive. Parallèlement, cette dernière vient de lancer une vaste consultation en vue des prochains états généraux de la sécurité routière.

M. le ministre, mes questions sont assez simples. Avez-vous, à la suite de vos déclarations au début de cette année, commencé à étudier cette possibilité de généraliser la règle du tourne-à-droite et du va-tout-droit ? Que la réponse soit positive ou négative, pourquoi ? Au vu du contexte général (appels de l'IBSR et de la ministre fédérale de la Mobilité), des contacts ont-ils été pris avec ces acteurs afin d'avancer dans ce sens ?

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Au terme de l'étude juridique que nous avons commandée, il semble que la généralisation de la règle est possible si :

- une zone est instaurée où la règle généralisée est d'application. Il peut, par exemple, s'agir de la Région bruxelloise.

- des panneaux sont installés afin de délimiter la zone, d'en indiquer l'entrée et la sortie.

*het gewest.*

*U antwoordde toen dat er op termijn zo'n 300 borden zouden worden geplaatst en vroeg zich af of het wel een goed idee was om de uitzonderingsstatus van het systeem te behouden. Het was volgens u beter om het rechts afslaan voor fietsers algemeen in te voeren, zodat er slechts een bord moest komen op plaatsen waar zulks niet mogelijk is. Dat zou veel eenvoudiger zijn, omdat het gewest al vol verkeersborden staat, al moeten daarvoor wel alle reeds geplaatste borden worden weggehaald, wat overigens handenvol geld kost.*

*U gaf aan daarvoor contact te zullen opnemen met de staatssecretaris. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) riep deze zomer overigens op tot een vereenvoudiging van de wegcode, een oproep waaraan de federale minister voor Mobiliteit gehoor heeft gegeven. Tegelijkertijd startte zij een grootscheeps overleg op met het oog op de volgende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.*

*Bent u inmiddels van start gegaan met het bestuderen van de mogelijkheid om de regel van het rechts afslaan of het rechtdoor rijden te veralgemenen? Wat zijn de voor- en tegenargumenten? Hebt u daarover reeds contact opgenomen met het BIVV of de federale minister voor Mobiliteit?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Volgens de juridische studie die we besteld hebben, kan de regel worden veralgemeend, indien:*

*- er een zone wordt ingevoerd waar de algemene regel van toepassing is, zoals het Brussels Gewest;*

*- er borden worden geplaatst die het begin- en eindpunt van die zone aangeven;*

- ces panneaux sont inscrits dans le Code de la route.

Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions, et donc la Région bruxelloise, disposent d'un droit d'initiative. Le gouvernement bruxellois envisage actuellement de faire usage de ce droit d'initiative. Ma collègue Debaets et moi-même souhaitons demander à l'État fédéral de changer le Code de la route sur ce point.

Dans l'intervalle, le placement des panneaux de signalisation B22 et B23 se poursuit. Ainsi, j'ai donné l'autorisation de placer 56 panneaux en plus des 195 panneaux existants.

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Je salue votre volontarisme, quoique je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre réponse. Selon vous, l'étude juridique conclut qu'on peut généraliser la norme, pour autant qu'à l'entrée de la Région, cette réglementation soit clairement annoncée, comme pour les quads, sauf à Uccle. Mais pour placer ce panneau à l'entrée de la ville, il faut demander à l'autorité fédérale de le créer.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Exact.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Et pour cela, vous usez de votre droit d'initiative pour donner injonction au pouvoir fédéral.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, c'est cela. Mais la solution ne comporte pas d'obligation pour les autres Régions. Nous pouvons décider que toute la Région bruxelloise est bien concernée.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Dans ce cas de figure, l'autorité fédérale a-t-elle l'obligation de suivre la demande ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je le pense, mais elle doit toutefois consulter les autres Régions. La concertation est prévue.

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Rassurez-moi, il ne faut pas un accord de coopération ?

- die borden worden opgenomen in de Wegcode.

*Sinds de zesde staatshervorming beschikken de gewesten over een initiatiefrecht. De Brusselse regering overweegt om dat te gebruiken. Mevrouw Debaets en ikzelf willen de federale staat vragen de Wegcode op dat punt aan te passen.*

*In tussentijd blijft de plaatsing van de borden B22 en 23 doorgaan. Ik heb dan ook de toestemming gegeven om 56 borden te plaatsen boven op de 195 reeds bestaande.*

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *U zegt dat de norm volgens de juridische studie mag worden veralgemeend, op voorwaarde dat de regelgeving bij de grens van het gewest duidelijk wordt aangegeven. Maar om een dergelijk bord te kunnen plaatsen, moeten we de federale overheid vragen het te ontwerpen.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

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

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *En u gebruikt uw initiatiefrecht om de federale overheid daartoe de opdracht te geven?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat klopt, maar de oplossing houdt geen verplichting in voor de andere gewesten.*

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Is de federale overheid in dat geval verplicht om in te gaan op de vraag?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik vermoed van wel, maar ze moet overleg plegen met de andere gewesten.*

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Stel me gerust: er is toch geen*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je l'espère !

**M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).**- Je reviendrai vers vous sur ce sujet dans quelques mois.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE GROUWELS**

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

concernant "la construction de deux passerelles provisoires au-dessus du canal".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

concernant "les ponts sur le canal".

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (*en néerlandais*).- *J'ai lu dans la presse que deux passerelles temporaires pour piétons et cyclistes vont bientôt surplomber le canal à hauteur de Comte des Flandres et de la Porte de Ninove dans le cadre de l'accord de coopération Beliris.*

*En tant qu'ancienne ministre compétente pour le Port de Bruxelles, je me réjouis de l'installation de ces passerelles qui augmenteront l'attrait de la zone du canal, tout en éliminant la barrière physique que constitue ce dernier.*

*Je m'interroge cependant sur la réalisation concrète du projet et en particulier quant à l'impact des nouvelles passerelles sur le Port de Bruxelles et sur l'importance du canal Anvers-Charleroi au sein du réseau européen de voies navigables.*

*samenwerkingsakkoord nodig?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik hoop van niet!*

**De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik kom hierop over een aantal maanden terug.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS**

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

betreffende "de bouw van twee tijdelijke voetgangersbruggen over het kanaal".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

betreffende "de bruggen over het kanaal".

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Via de pers heb ik vernomen dat er twee tijdelijke voetgangersbruggen over het kanaal komen, een voetgangers- en fietsersbrug ter hoogte van Graaf van Vlaanderen en een ter hoogte van de Ninoofsepoort. Het Beliris-samenwerkingsakkoord zou volgens de persberichten de motor van het project zijn.

Als voormalig minister bevoegd voor de Haven van Brussel juich ik toe dat de bruggen er komen. Ze verhogen immers niet alleen de aantrekkelijkheid van de kanaalzone, ze zorgen er ook voor dat de fysieke breuklijn, die het kanaal nu nog is, enigszins weggewerkt wordt. Dat is zonder meer een goede zaak.

Toch zit ik nog met heel wat vragen over de concrete uitwerking van het project, en meer



*Une hauteur libre de cinq mètres à peine serait prévue sous ces deux passerelles fixes, permettant uniquement le passage de navires chargés de deux couches de conteneurs. Or, la directive européenne prescrit une hauteur libre de sept mètres pour permettre le passage de navires à triple couche de conteneurs.*

*Cette hauteur libre réduite des futures passerelles est loin de réjouir le Port de Bruxelles et il en sera de même pour les autres Régions, car un port fait partie d'un réseau qui ne s'arrête pas à une frontière régionale.*

*Pourquoi ne pas opter d'emblée pour une hauteur libre de sept mètres ou pour des ponts mobiles ?*

*N'oublions pas que nous avons des obligations européennes en matière de transport de marchandises et que le Port de Bruxelles est un maillon du réseau européen de voies navigables.*

*Nous ne voulons tout de même pas sonner le glas de la navigation fluviale dans la Région de Bruxelles-Capitale et nous priver d'un atout important en matière de mobilité ? Il faut mener une réflexion stratégique anticipative et agir en fonction d'une mobilité multimodale.*

*Enfin, le calendrier et le financement des passerelles sont des plus nébuleux.*

*Une concertation a-t-elle été menée avec le Port de Bruxelles et les autres Régions à ce sujet ?*

*Combien de temps ces passerelles temporaires d'une hauteur libre de cinq mètres resteront-elles en place ?*

*Quand seront-elles opérationnelles ?*

*Qu'en est-il du financement du projet ? Quelle est la part de Beliris et celle de la Région ? Lorsque j'étais ministre, j'étais en faveur d'un pont réglable à hauteur de Comte des Flandres, une solution contentant à la fois les piétons, les cyclistes et les bateaux. Pourquoi cette option a-t-elle été abandonnée ?*

*Pouvez-vous communiquer le calendrier de mise en œuvre du programme régional à long terme visant à rehausser les ponts du canal pour permettre le passage des navires à triple couche de*

bepaald over de impact van de nieuwe bruggen op de Haven van Brussel als binnenvaart voor de grote Brusselse agglomeratie én op het belang van het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi binnen het Europese waterwegennetwerk.

De beide vaste bruggen zouden een vaarhoogte van amper vijf meter hebben, waardoor alleen schepen met twee lagen containers er onderdoor kunnen. Dat is laag in scheepvaarttermen. Het is ook lager dan de Europese richtlijn, die voorschrijft dat bruggen een minimale vaarhoogte van zeven meter moeten hebben, waardoor schepen met drie lagen containers er langs kunnen.

De Haven van Brussel is dan ook niet bijster gelukkig met de lage vaarhoogte van de geplande vaste bruggen. Ook de andere gewesten zullen vast niet erg tevreden reageren op dat nieuws. Een haven ligt immers in een netwerk, dat niet begint en eindigt bij een gewestgrens of een kanaal.

Kunt u niet beter meteen kiezen voor bruggen met een minimale vaarhoogte van zeven meter, of voor beweegbare bruggen, die beantwoorden aan de Europese richtlijn? Zoals ze nu gepland zijn, bieden de tijdelijke bruggen weinig perspectief voor de Haven van Brussel.

We mogen ook onze Europese verplichtingen inzake goederentransport niet vergeten, want de Haven van Brussel vormt een onderdeel van het Europese netwerk van waterwegen. We willen toch niet dat de binnenscheepvaart het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan links laat liggen? Er zijn namelijk alternatieve routes mogelijk via het water. Dat zou betekenen dat we onszelf een belangrijke mobiliteitsstroef ontzeggen. We moeten strategisch vooruit durven denken en moeten handelen in functie van een multimodale mobiliteit. Ik stel me vragen bij de kosten-batenanalyse van de tijdelijke bruggen, die niet eens aan de Europese normen voldoen.

Tot slot heerst er weinig duidelijkheid over de timing en de financiering van de bruggen.

Vond er overleg plaats met de Haven van Brussel over de bouw van beide bruggen? Is er met de andere gewesten overlegd?

Hoe lang zullen de tijdelijke bruggen met een vaarhoogte van vijf meter blijven staan?

*conteneurs ?*

**M. le président.**- La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale jointe.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Comme l'avait souligné à raison l'ancienne ministre en charge des travaux publics, Mme Grouwels, et conformément à des directives européennes, les ponts au-dessus du canal doivent être à 7,10 m au-dessus de l'eau pour que les bateaux avec trois conteneurs superposés puissent y circuler et que le trafic fluvial soit optimal.*

*Au nord de Bruxelles, sur le canal maritime de Bruxelles à l'Escaut, les ponts ont déjà la hauteur exigée et au sud de Bruxelles, sur le canal vers Charleroi, les investissements nécessaires doivent encore être réalisés.*

*La Flandre se focalise sur le passage à Halle et une étude a déjà été réalisée. Si les bateaux pouvaient naviguer au-delà de Bruxelles sans transbordement dans le Port de Bruxelles, l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi pourrait devenir une alternative viable au transport routier.*

*Les deux ponts provisoires pour vélos et piétons qui sont appelés à surplomber le canal à hauteur de Comte de Flandre et de la Porte de Ninove pourront-ils être rehaussés à 7,10 m ? En tant que siège de l'Union européenne, Bruxelles se doit de suivre les recommandations européennes.*

*Pourquoi l'accord de collaboration du 6 avril 1995 stipulant qu'une Région ne peut causer de tort à une autre Région et ne peut pas déroger aux normes en vigueur n'est-il pas respecté ?*

Wanneer zullen de tijdelijke bruggen operationeel zijn?

Hoe staat het met de financiering van het project? Hoeveel betaalt Beliris en hoeveel betaalt het gewest? Als bevoegd minister was ik voorstander van een verstelbare brug ter hoogte van Graaf van Vlaanderen. Die verstelbare brug bood zowel een oplossing voor de voetgangers en fietsers als voor de schepen. Waarom werd die optie verlaten?

Hoe zit het met het gewestelijke langetermijnprogramma om de kanaalbruggen te verhogen, zodat ook schepen met drie lagen containers er onderdoor kunnen? Kunt u een timing geven voor de uitvoering van dat programma?

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

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Begin oktober 2015 vernamen we dat er ten vroegste over vijf jaar twee tijdelijke fietsers- en voetgangersbruggen komen over het kanaal, een ter hoogte van Graaf van Vlaanderen en een andere ter hoogte van de Ninoofsepoort.

Nochtans had de eerste brug er al moeten staan in 2012. De vorige minister van Openbare Werken, Brigitte Grouwels, wees echter terecht op het feit dat de brug een vaarhoogte van zeven meter moest aankunnen. Dat verwachten wij ook van de nieuwe plannen voor die bruggen. Europa heeft daarover immers duidelijke richtlijnen gegeven. De bruggen moeten verhoogd moeten worden tot 7,10 m, opdat er optimaal op waterverkeer kan ingezet worden en opdat schepen met drie lagen containers door het kanaal kunnen varen. Zo kan het kanaal ten volle worden benut.

Ten noorden van Brussel, op het Vlaamse Zeekanaal Brussel-Schelde, hebben de bruggen reeds de vereiste hoogte. Ten zuiden van Brussel, op het kanaal naar Charleroi, moeten de nodige investeringen nog gebeuren om het varen met drie containerlagen mogelijk te maken.

In eerste instantie concentreert Vlaanderen zich op de doortocht in Halle. Daarvoor bestaat reeds een streefbeeldstudie. Ook zijn de eerste stappen voor de bouw van nieuwe bruggen gezet. Als boten voorbij Brussel kunnen varen zonder overslag in de Haven van Brussel, kan de ABC-as op termijn een

*Quel est le surcoût de têtes de pont dans lesquelles des vérins hydrauliques peuvent être ultérieurement intégrés ?*

*Qu'en est-il des autres ponts surplombant le canal ? Quels ponts sont réglables à 7,10 m ? La Région envisage-t-elle de les rendre tous réglables ?*

*Prévoyez-vous de réaliser des investissements pour rehausser des ponts et y adapter leur environnement ?*

*La Région a-t-elle un plan relatif à la distribution urbaine par voie fluviale ? Quelles zones le long du canal y seraient-elles consacrées ?*

*Connaissez-vous les avantages de la distribution urbaine par voie d'eau ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Jusqu'à présent, je n'ai contacté que le Port de Bruxelles. Les passerelles sont démontables pour pouvoir être aisément retirées si des travaux importants devaient s'imposer.*

*Les demandes de permis seront introduites au premier semestre de 2016 et les travaux commenceront normalement en 2017, soit dix ans après le lancement du projet. L'accord Beliris indique que le coût de ces deux passerelles est estimé à 2,2 millions d'euros.*

waardig en leefbaar alternatief worden voor het vrachtverkeer via de snelwegen.

Kunnen de twee tijdelijke fietsers- en voetgangersbruggen verhoogd worden tot 7,10 m? Zullen ze beantwoorden aan de Europese richtlijnen? Als zetel van de Europese Unie hoort Brussel immers de Europese aanbevelingen te volgen.

Waarom wordt er niet voldaan aan het samenwerkingsakkoord van 6 april 1995, waarin gesteld wordt dat een gewest geen schade mag veroorzaken in een ander gewest en niet van de geldende normen mag afwijken?

Wat zijn de meerkosten van brughoofden waarin later hydraulische vijzels ingebouwd kunnen worden?

Hoe zit het met de andere bruggen over het kanaal? Welke bruggen zijn verstelbaar tot 7,10 m en welke niet? Is het gewest van plan om alle bruggen verstelbaar te maken?

Plant u investeringen om bruggen te verhogen en de omgeving daaraan aan te passen?

Heeft het gewest een plan rond stadsdistributie via het kanaal? Welke gebieden langs het kanaal worden ingezet voor stadsdistributie, om zo de hoofdstad vrachtwagenluw te maken?

Hebt u kennis genomen van de positieve impact van stadsdistributie via de waterwegen, een beleidsaspect waarop bijvoorbeeld ook Parijs volop inzet?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Tot nu toe heb ik enkel contact opgenomen met de Haven van Brussel. De bruggen zijn demonteerbaar. Dat betekent dat ze erg gemakkelijk verwijderd kunnen worden als er ooit ingrijpende werken moeten plaatsvinden opdat er hogere boten zouden doorvaren.

Volgens de planning zullen de vergunningen aangevraagd worden in het eerste semester van 2016. Die bruggen hadden er overigens al heel lang moeten zijn. Als er geen onvoorziene omstandigheden zijn, zullen de werken tegen 2017

*Le fait de ne pas avoir opté pour un pont mobile se justifie par des raisons techniques et un coût supplémentaire de plusieurs millions d'euros. Nous avons également envisagé des ponts statiques qui pourraient être rendus mobiles dès l'installation de l'équipement de levage, mais les travaux nécessaires à cet effet entraîneraient un surcoût considérable.*

*Les passerelles temporaires, uniquement accessibles aux piétons et cyclistes, ne peuvent donc pas être rehaussées à 7,10m. En outre, le pont à hauteur de la place Saintelette, construit en 1986 et dont le remplacement n'est prévu qu'en 2061, devra d'abord être rehaussé.*

*Un programme a été élaboré en 2010 à la suite de l'étude de Stratec. Le pont Picard sera porté à sept mètres de hauteur parce qu'il ne s'agit pas d'une passerelle, mais d'un véritable pont ; une étude est en cours concernant un pont à la Petite-île.*

*Le choix de ces ponts aisément démontables est dicté par des raisons financières et par la volonté de disposer de passerelles pour piétons durant cette législature.*

*La question de la distribution urbaine est reprise dans le contrat de gestion du Port de Bruxelles et un plan de distribution urbaine est en cours d'élaboration dans le cadre de la taxe kilométrique.*

*Le projet européen LaMiLo, que bpost a rejoint, a reçu un écho positif et peut maintenant se passer d'un soutien régional.*

*Le Port de Bruxelles ambitionne d'établir un centre de distribution urbain au niveau du bassin de Biestebroek dans le cadre d'un projet européen pour améliorer la distribution dans le sud de Bruxelles.*

*Bien sûr, je continue à suivre avec intérêt les développements internationaux en matière de logistique urbaine par voie fluviale.*

beginnen. Dat is bijna tien jaar nadat het project van start ging. De geraamde kostprijs van de twee bruggen is 2,2 miljoen euro. Dat bedrag is opgenomen in het Belirisakkoord.

Er is een technische reden waarom we niet voor een verstelbare brug hebben gekozen. Die brengt namelijk een extra kost van meerdere miljoenen euro's met zich mee, mede door de complexiteit van het dossier. We hebben ook nagedacht over statische bruggen die nadien mobiel konden worden gemaakt zodra de apparatuur was geïnstalleerd om ze op te tillen, maar ook die oplossing zou aanzienlijke meerkosten met zich meebrengen voor de graafwerken, de bouw van de brug en ook de verplaatsing van de nutsvoorzieningen. Daarvoor zouden heel ingrijpende werken nodig zijn.

Dat betekent dat de tijdelijke passerelles, die alleen toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers, niet verhoogd kunnen worden naar 7,10 m. Bovendien moet eerst de brug aan het Sainteletteplein verhoogd worden. Volgens de informatie waarover ik beschik, is die brug in 1986 gebouwd en is die pas in 2061 aan vervanging toe. Dat is dus nog ver in de toekomst.

In 2010 werd naar aanleiding van de Stratec-studie een programma uitgewerkt. De Picardbrug wordt wel op zeven meter gebracht, omdat dat geen passerelle is maar een echte brug voor voetgangers, fietsers én bussen. Momenteel loopt er ook een studie in verband met een brug aan het Klein Eiland.

Aangezien het in dit geval over twee eenvoudig demonteerbare passerelles gaat, hebben we deze oplossing gekozen. Zo zullen we tijdens deze regeerperiode eindelijk voetgangersbruggen hebben.

De stadsdistributie is opgenomen in de beheerovereenkomst van de Haven van Brussel. We werken momenteel aan een stedelijk distributieplan in het kader van de kilometerheffing die we met onze partners hebben afgesproken.

Het Europese LaMiLo-project kreeg een positieve evaluatie. Vorige week was ik aanwezig bij de opening van de nieuwe kantoren. Ook bpost participeert daarin en dat is een stap in de goede richting. Het project kan nu zonder gewestelijke

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

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *S'il faut dix ans pour placer une passerelle démontable, je ne pense pas qu'elle sera vite démolie.*

*Disposez-vous d'une étude comparant le coût d'une passerelle temporaire démontable et celui d'un pont hydraulique ?*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *La différence se chiffre en millions.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Vous savez bien que ce ne sera pas un pont provisoire, et si le Port de Bruxelles se développait avant 2061, la hauteur des deux passerelles poserait un problème. J'aurais donc aimé recevoir les chiffres complémentaires.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *L'expérience nous apprend qu'il n'y a rien de plus permanent que le provisoire. J'ai donc mes interrogations et attends de voir les chiffres.*

*Les 2,2 millions euros de Beliris contribuent-ils aux deux projets ou uniquement à celui de la passerelle Comte de Flandre ?*

steun verder.

In de toekomst wil de Haven van Brussel in het kader van een Europees project een stedelijk overslagcentrum vestigen aan het Biestebroekdok. Dat moet zorgen voor een betere distributie in het zuiden van Brussel.

Uiteraard blijf ik de internationale ontwikkelingen rond stadslogistiek via het water met interesse volgen. De reden waarom we toch voor tijdelijke, eenvoudig demonteerbare passerelles kiezen, is de prijs, en ook omdat er geen geld is om de andere bruggen de volgende jaren op te hogen.

**De voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik vind dat een vreemde uitleg. Als er tien jaar wordt gewerkt aan de plaatsing van een demonteerbare passerelle, denk ik niet dat ze snel zal worden afgebroken.

Beschikt u over een studie waarin de afweging werd gemaakt tussen de kostprijs van een tijdelijke, demonteerbare passerelle en die van een hydraulische brug?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het gaat over een verschil van miljoenen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U weet goed genoeg dat het geen tijdelijke brug is en dat ze gewoon zal blijven staan. Tot 2061 zou men volgens u niet van plan zijn om de Haven van Brussel uit te bouwen, maar als dat toch het geval zou zijn, worden we geconfronteerd met het probleem van de twee passerelles die te laag zijn. Ik had die bijkomende cijfers dus graag gekregen.

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).**- Niets is zo permanent als iets tijdelijks, zo leert ons de ervaring. Ik heb er dus ook wel vragen bij en ik kijk uit naar de cijfers om het werkelijke verschil te kennen.

U zegt dat Beliris 2,2 miljoen bijdraagt voor de brug. Hebt u het dan alleen over de passerelle bij Graaf Van Vlaanderen of ook over de passerelle

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *La participation de Beliris concerne les deux passerelles.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *Le coût total serait de 2,2 millions d'euros ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je vais le vérifier, mais je pense que oui.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *S'agit-il du coût total ou la Région doit-elle aussi apporter sa contribution ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Actuellement, nous partons du principe que Beliris finance les deux passerelles. La réunion finale sur ce sujet aura lieu la semaine prochaine.*

**Mme Brigitte Grouwels (CD&V)** (en néerlandais).- *J'aimerais également connaître les chiffres exacts à ce propos.*

*Vous insistez sur le fait que des ponts plus élevés sont trop chers. Cet argument avait été brandi lorsqu'il a été décidé de ne pas prolonger les rives du canal entre Saintelette et la Porte de Ninove. Ce projet aurait pourtant permis de rapprocher les Bruxellois du canal.*

*Le projet d'escalier monumental, semblable à celui du quai Béco a été abandonné à cause des structures d'égouttage dans le sol. On renonce à procéder à des travaux ambitieux pour la ville en raison de l'ampleur des coûts qu'ils induisent. Je regrette que l'on rechigne à réaliser de grands travaux pour améliorer la qualité de la vie.*

*Je me réjouis toutefois que l'on puisse bientôt traverser le canal à hauteur de Comte de Flandre et que le Pont Picard soit construit à 7 m de hauteur.*

*- Les incidents sont clos.*

aan de Ninoofsesteenweg?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Over beide passerelles.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Samen kosten die 2,2 miljoen euro?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Ik zal het voor de zekerheid nagaan, maar ik meen van wel.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Is dat de volledige kostprijs of draagt het gewest daar ook aan bij?

**De heer Pascal Smet, minister**.- Momenteel gaan we ervan uit dat Beliris de passerelles betaalt. De laatste vergadering daaromtrent vindt volgende week plaats.

**Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V)**.- Ook in dat verband wil ik graag de precieze cijfers kennen.

U blijft herhalen dat hogere bruggen te duur zijn, maar zo'n redenering hoorden we ook toen beslist werd om de kanaaloevers tussen Saintelette en de Ninoofsepoort niet te verlagen, hoewel het project dat daarin voorzag en het water dichterbij de bevolking zou brengen, als winnaar uit de bus kwam.

Het was de bedoeling om, net als aan het Becodok, mooie trappen aan te leggen. Dat gebeurde uiteindelijk niet, omdat daar ook grote riolen in de grond zitten. Op die manier wordt er niet gewerkt aan een fundamentele verbetering van de stad op de lange termijn, omdat we ons telkens laten afschrikken door de grote kosten die nodig zijn om iets voor de volgende honderd jaar te kunnen realiseren. Ik betreur dat we geen grote werken durven financieren die de leefbaarheid van de stad sterk zouden verbeteren.

Toch ben ik blij dat we binnenkort het kanaal zullen kunnen oversteken ter hoogte van Graaf Van Vlaanderen. En gelukkig zal de Picardbrug op zeven meter hoogte worden gebouwd.

*- De incidenten zijn gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "la mise à disposition de parkings d'entreprises au bénéfice des riverains".**

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- En mars dernier, je vous interpellais sur le stationnement hors voirie et la mise à disposition de parkings d'entreprises et de supermarchés au bénéfice des riverains. J'aimerais revenir, huit mois plus tard, sur le suivi des différentes démarches annoncées lors de votre réponse.

Lorsque l'on connaît les difficultés qu'ont les riverains à trouver une place de stationnement près de chez eux en rentrant le soir, que l'on sait que, selon le comptage de 2014, 665.800 places de stationnement ont été comptabilisées hors voirie, et que de nombreuses places de stationnement restent vides en soirée et les week-ends, on comprend aisément que la dynamisation de la mise à disposition de parkings d'entreprises peut constituer une réelle bulle d'oxygène pour certains quartiers très denses.

Cette mise à disposition peut se faire de différentes manières : via l'application du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) d'une part, via les contacts avec les entreprises, le cas échéant, avec le concours d'acteurs privés de l'autre. Si, pour l'application du Cobrace, parking.brussels est l'opérateur chargé de la mise en œuvre de la mesure, vous nous indiquiez que Bruxelles Environnement restait à la manœuvre. Vous pointiez alors les moyens humains insuffisants pour travailler sur le Cobrace à parking.brussels. La mise à disposition de parking.brussels d'un équivalent temps plein par Bruxelles Environnement était alors une question que vous souhaitiez clarifier dans les semaines qui suivaient.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "de terbeschikkingstelling van bedrijfsparkeerruimte voor de omwonenden".**

**De voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Met deze interpellatie wil ik nagaan of u de maatregelen hebt uitgevoerd die u in het kader van mijn interpellatie van maart jongstleden aankondigde. Het ging meer bepaald over het openstellen van bedrijven- en winkelparkings voor buurtbewoners.*

*Heel wat Brusselaars hebben moeite om 's avonds een parkeerplaats in hun buurt te vinden. Volgens een telling van 2014 zouden er 665.800 parkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn, waarvan er heel wat 's avonds en tijdens het weekend leegstaan. Het openstellen van die parkings voor de buurtbewoners zou een oplossing kunnen zijn voor bepaalde dichtbevolkte wijken.*

*Die plaatsen kunnen ter beschikking worden gesteld door de toepassing van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWKLE), of gewoon door contact te leggen met de betrokken bedrijven.*

*Acht maanden geleden antwoordde u dat parking.brussels te weinig personeel heeft om de toepassing van het BWKLE op zich te nemen en dat daarom Leefmilieu Brussel voorlopig aan het roer zou blijven.*

*In de uitgavenbegroting van parking.brussels is voor 2015 en 2016 een bedrag van 55.000 euro ingeschreven voor de financiering van een voltijdse equivalent, die zich moet bezighouden met de toepassing van het BWKLE. Wil dat zeggen dat er in 2015 een medewerker voor die maatregel is aangenomen?*

Entre-temps, lors des débats budgétaires, je soulignais qu'un montant de 55.000 euros était inscrit au budget des dépenses de l'agence pour 2015, mais aussi pour 2016, afin de financer un équivalent temps plein dans le cadre de l'application du Cobrace. Restait encore la question d'une recette venant d'ailleurs. Qu'en est-il ? Est-ce qu'un agent a bien été engagé pour cette mission en 2015 ?

Quant aux contacts avec les entreprises, qui n'étaient alors pas encore très avancés, vous indiquiez souhaiter travailler en partenariat avec les acteurs privés déjà actifs dans ce secteur d'activité, comme par exemple BePark, et soutenir leurs initiatives afin qu'elles se développent davantage. Vous précisiez enfin que le gouvernement était favorable à la mutualisation des parkings des bureaux au profit des riverains et que celle-ci était à l'étude.

Quel est l'état des contacts avec les acteurs privés ? Comment avez-vous prévu de soutenir leurs initiatives ? Certaines communes prévoient-elles des incitants fiscaux ? Le soutien du gouvernement prendra-t-il la forme d'incitants au bénéfice des entreprises qui mettent, sur une base volontaire, des places de stationnement à disposition de riverains ?

Quant à l'étude sur la mutualisation des parkings des bureaux au profit des riverains, où en est-elle ?

Enfin, outre le projet de téléjalonnement évoqué il y a peu, vous déclariez qu'un travail était en cours pour la création d'une application pour smartphone permettant de repérer les parkings existants et les places disponibles dans ceux-ci. Quelques mois de travail étaient alors encore nécessaires pour élaborer ce système. Pourriez-vous nous dire où vous en êtes dans ce projet ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses et pour toutes les bonnes nouvelles que vous allez nous apporter en cette fin d'année.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Pour ce qui concerne les montants concernés, je dois vérifier, car je ne peux vous apporter de réponse.

Différents contacts ont été établis dans le cadre de

*Wat de contacten met de bedrijven betreft, gaf u aan dat u wilt samenwerken met privépartners die reeds in die sector actief zijn, zoals BePark. U deelde tot slot mee dat er een studie werd uitgevoerd over het openstellen van bedrijvenparkings voor buurtbewoners.*

*Hoe ver staan de contacten met de privépartners? Op welke manier zult u hun initiatieven steunen? Kennen sommige gemeenten fiscale voordelen toe? Zal de regering voordelen toekennen aan bedrijven die vrijwillige parkeerplaatsen openstellen voor buurtbewoners?*

*Hoe ver staat de studie over het openstellen van kantoorparkings?*

*U zei onlangs ook dat er een app zou worden ontwikkeld waarmee mensen kunnen opzoeken welke parkings er in de omgeving zijn en hoeveel plaats daar is. Wat is de stand van zaken van dat project?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik moet nagaan of de bedragen die u noemt wel kloppen voordat ik daarover een antwoord kan geven.*



la mise à disposition d'emplacements pour le transit, car, comme vous le savez, nous avons lancé un vaste programme de réalisation de parkings de transit (Park and Ride) que le gouvernement a approuvé en juillet dernier.

Dans le cadre des négociations budgétaires, aucun incitant fiscal n'a été envisagé. Aucune commune ne prévoit d'avantages fiscaux à notre connaissance.

Les entreprises qui, volontairement, ou dans le cadre de l'application du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), mettent à disposition des places de parking sont gagnantes, dans la mesure où elles tirent un bénéfice de la location des dites places.

Quant à l'étude sur la mutualisation des parkings de bureaux au profit des riverains, il n'existe pas d'étude proprement dite sur la mutualisation des parkings de bureaux, mais plusieurs études en parallèle, car la mutualisation doit être approchée en fonction des spécificités du quartier et de la problématique des riverains.

Les études de mutualisation de parking pour le schéma directeur de la gare de Bruxelles-Midi sont terminées. Celles qui concernent la zone Reyers sont en cours. Bruxelles Mobilité travaille en coordination avec parking.brussels et Bruxelles Environnement pour le suivi des mises à disposition d'emplacements mutualisés dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement.

Comme déjà répondu lors de votre interpellation en octobre 2014, la compensation hors voirie des places de stationnement en voirie est étudiée par chaque commune dans le cadre de son parc et au cas par cas. Dans les zones où il n'est pas prévu de nouvelles constructions, la mise en place de la mutualisation des places de parking de bureaux dans le cadre des nouveaux permis d'environnement est prévue dans le Cobrace.

Bruxelles Mobilité va lancer avant la fin de l'année une étude spécifique sur le téléjalonnement de parkings publics et le développement d'une application smartphone. Tout le monde est d'accord sur le cahier de charges. Le soumissionnaire a pour mission de développer une application smartphone, sur la base des données d'occupation et de

*Er werden al verschillende contacten gelegd in het kader van de terbeschikkingstelling van plaatsen op pendelparkings. De regering keurde in juli van dit jaar immers een grootscheeps programma goed voor de aanleg van pendelparkings.*

*Tijdens de begrotingsonderhandelingen werd er in geen enkele fiscale stimulans voorzien. Ondernemingen die vrijwillig of in het kader van de toepassing van het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energiebeheersing (BWLKE) parkeerplaatsen ter beschikking stellen, verdienen wel geld door die plaatsen te verhuren.*

*Er bestaat geen specifieke studie over de mogelijkheid om buurtbewoners op parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen te laten parkeren als dusdanig, maar er bestaan wel andere studies waarin het onderwerp ter sprake komt.*

*De studies rond het gebruik van bedrijvenparkings naar aanleiding van het richtschema van de wijk rond het Zuidstation zijn afgerond. Die voor de Reyerszone zijn aan de gang. Brussel Mobiliteit ziet samen met parking.brussels en Leefmilieu Brussel toe op de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen bij de vernieuwing van milieuvergunningen.*

*De compensatie van het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg met parkeerplaatsen buiten de openbare weg wordt door elke gemeente geval per geval bestudeerd. In zones waar geen nieuwbouw komt, bepaalt het BWLKE dat parkeerplaatsen van bedrijven met buurtbewoners moeten worden gedeeld als er nieuwe milieuvergunningen worden verstrekt.*

*Brussel Mobiliteit gaat voor het eind van het jaar van start met een specifieke studie over het parkeergeleidingssysteem voor openbare parkings en met de ontwikkeling van een app voor smartphones. Iedereen is het eens over het bestek. De app moet gegevens verstrekken over de beschikbaarheid van de parkings. Die informatie verschijnt ook op de elektronische borden die chauffeurs naar parkings moeten leiden. Het gaat om open data, zodat ook toepassingen op het gebied van 'smart mobility' mogelijk worden.*

*Tijdens het tweede deel van de regeerperiode wil ik me actiever gaan toeleggen op dit dossier als ik daar genoeg tijd voor heb. Tot dusver is dat niet*

disponibilité de parking, qui seront également mises à la disposition des automobiles sur le panneau de guidage vers le parking public. Ces données sont prévues en open data, afin de faciliter les applications "smart mobility".

Dans la deuxième partie de la législature, si le temps le permet, j'ai l'intention de développer une politique plus active dans ce domaine. Cela n'a pas été possible jusqu'à présent, en raison de la charge de travail que représentent les autres dossiers.

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Au niveau des incitants fiscaux, il me semble que Schaarbeek a mis en place une mesure favorable aux entreprises qui mettent des parkings à disposition. Cela vaut peut-être la peine de creuser la question et de voir vers quelle piste ils se dirigent pour étendre éventuellement ce dispositif et le proposer à d'autres communes. Si la Région n'a pas le temps de le mettre en place, elle peut au moins donner l'impulsion aux communes pour que des progrès soient réalisés.

S'agissant de l'application, vous n'avez pas dit quand vous pensiez la mettre en fonction.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'espère que cela pourra se faire dans le courant du deuxième semestre de 2016. Je reste prudent.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Qu'en est-il pour l'équivalent temps plein pour le Cobrace ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- On doit encore vérifier. On vous communiquera la réponse.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je reviendrai vers vous pour des questions complémentaires.

- *L'incident est clos.*

*gelukt omdat ik het te druk had met andere dossiers.*

**De voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Schaarbeek heeft een fiscale gunstmaatregel ingevoerd voor ondernemingen die parkings ter beschikking stellen van buurtbewoners. Misschien moeten we nagaan hoe de gemeente dat precies doet, zodat we het systeem ook aan andere gemeenten kunnen voorstellen. Als het gewest zelf geen tijd heeft om iets dergelijks in te voeren, kan het de gemeenten tenminste een aanzet geven.*

*Vanaf wanneer is de app gebruiksklaar?*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Hopelijk in de loop van de tweede helft van 2016.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Hoe staat het met het nieuwe personeelslid dat zich zal bezighouden met de toepassing van het BWLKE?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is nog niet duidelijk, ik deel u mijn antwoord later mee.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Ik kom later bij u terug met meer vragen.*

- *Het incident is gesloten.*