



**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 4 JUILLET 2016**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 4 JULI 2016**

—

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

QUESTION ORALE	8	MONDELINGE VRAAG	8
Question orale de Mme Liesbet Dhaene	8	Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene	8
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 cadre linguistique et le respect de la législation linguistique au sein de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".		betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".	
INTERPELLATIONS	11	INTERPELLATIES	11
Interpellation de M. Marc Loewenstein	11	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	11
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 création de nouvelles lignes de métro en Région bruxelloise".		betreffende "de aanleg van nieuwe metrolijnen in het Brussels Gewest".	
Interpellation jointe de Mme Julie de Grootte,	11	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Julie de Grootte,	11
concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle et les projets concernant le réseau de métro de la STIB".		betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel en de projecten van het MIVB-metronet".	
Discussion conjointe -- Orateurs :	15	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	15
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Julie de Grootte (cdH)		Mevrouw Julie de Grootte (cdH)	

Interpellation de Mme Céline Delforge	28	Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	28
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 "le volet bruxellois du plan de transport 2017 de la SNCB".		betreffende "het Brusselse onderdeel van het vervoersplan 2017 van de NMBS".	
Discussion – Orateurs :	30	Bespreking – Sprekers:	30
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Julie de Groote (cdH)		Mevrouw Julie de Groote (cdH)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Julie de Groote (cdH)		Mevrouw Julie de Groote (cdH)	
QUESTIONS ORALES	38	MONDELINGE VRAGEN	38
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	38	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	38
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".		betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	41	Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	41
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".		betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".	
Question orale de Mme Julie de Groote	43	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	

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 "la propreté de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".

Question orale de Mme Cielte Van Achter 47

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

concernant "le stationnement et la mobilité autour du site du parc du Cinquantaire dans le cadre des travaux fédéraux de rénovation des différents musées".

Question orale de Mme Julie de Grootte 50

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 51

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

concernant "l'accessibilité aux travaux de la place Rogier et le calendrier de la fin de ce chantier".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 51

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 netheid van de luifel, de wachthokjes van de MIVB en de algemene staat van het Flageyplein".

Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter 47

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

betreffende "de parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte 50

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

betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 51

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

betreffende "de toegankelijkheid van de werken aan het Rogierplein en de planning van het einde van deze werken".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 51

concernant "le chantier de la place Rogier et sa transformation en village du foot".		betreffende "de werf op het Rogierplein en de omvorming ervan tot fanzone".	
Question orale de M. Paul Delva	57	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	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 "l'interruption de la piste cyclable à hauteur de Montgomery".		betreffende "het niet-aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".	
Question orale de Mme Annemie Maes	59	Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes	59
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'accessibilité des toilettes dans les stations de métro".		betreffende "de toegankelijkheid van de toiletten in metrostations".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	63	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	63
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'absence de bornes électriques dédiées au secteur des taxis, et d'objectifs clairs en la matière pour le secteur".		betreffende "het gebrek aan elektrische oplaadpunten voor de taxisector en duidelijke doelstellingen ter zake voor deze sector".	
Question orale de Mme Céline Delforge	66	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	66
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 mauvaise gestion des feux aux abords de arrêts de tram".		betreffende "het slechte beheer van verkeerslichten in de omgeving van tramhaltes".	
Question orale de M. Bruno De Lille	68	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	68

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

concernant "la gestion centralisée des tunnels".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 70

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

concernant "la grève sauvage à la STIB le lundi 30 mai 2016 après-midi".

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

betreffende "de centrale aansturing van de tunnels".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 70

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

betreffende "de wilde staking van de MIVB op maandagnamiddag 30 mei 2016".

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

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dhaene.

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 cadre linguistique et le respect de la législation linguistique au sein de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles".

M. le président.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *Malgré les avertissements répétés de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL), la STIB enfreint depuis des années l'obligation, établie par ordonnance, de disposer d'un cadre linguistique fixant la proportion de collaborateurs néerlandophones, francophones et bilingues.*

En principe, un service public bruxellois devrait être organisé de telle sorte que tant les francophones que les néerlandophones puissent bénéficier rapidement d'une aide dans leur langue. C'est loin d'être le cas à la STIB.

Les ordres de service, instructions et évaluations en français adressés à des néerlandophones seraient en augmentation. Les réunions se dérouleraient majoritairement en français. De plus, la connaissance du néerlandais ne serait pas requise pour bénéficier d'une promotion.

Les infractions aux lois linguistiques seraient si nombreuses, tant au niveau de la communication avec le public qu'au niveau de la communication

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Dhaene.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

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

betreffende "het taalkader en de naleving van de taalwet bij de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Als gewestelijke openbare dienst is de MIVB verplicht om een bij ordonnantie vastgelegd taalkader te hebben. Dat taalkader legt de verhouding tussen het aantal Nederlandstalige, Franstalige en tweetalige medewerkers vast. De MIVB beschikt daar al jaren niet over, ondanks herhaalde aanmaningen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT).

In principe moet een Brusselse openbare dienst zo georganiseerd zijn dat zowel Franstaligen als Nederlandstaligen vlot geholpen worden in hun eigen taal. Het personeel van de MIVB dat in contact komt met het publiek, moet dan ook tweetalig zijn. Dat lijkt vandaag echter vaak niet het geval te zijn.

Bovendien moeten ook de dienstorders en de onderrichtingen aan het personeel van de MIVB zowel in het Frans als het Nederlands opgesteld zijn. De interne communicatie binnen de MIVB zou problematisch zijn. Volgens onze informatie worden binnen de MIVB steeds meer mensen in dienst genomen die zich enkel in het Frans kunnen

interne, que la CPCL accuserait la STIB de 'mauvaise volonté'.

Qu'allez-vous entreprendre afin de fixer et faire respecter un cadre linguistique à la STIB ?

Êtes-vous informé d'infractions à la législation linguistique à la STIB ? Dans l'affirmative, comment allez-vous y réagir ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La STIB est soumise aux règles sur l'emploi des langues en vigueur dans les services locaux établis en Région de Bruxelles-Capitale. Celles-ci ne prévoient pas l'établissement d'un cadre linguistique.*

Le nombre de plaintes de voyageurs enregistrées par la STIB ou la CPCL est limité au regard du nombre de voyageurs. Elles concernent en général des erreurs de type administratif, qui peuvent être immédiatement rectifiées par la STIB.

Les communications écrites et ordres de service doivent être rédigés en néerlandais et en français. Il n'y est jamais dérogé. La règle en vigueur pour les réunions est que chacun s'y exprime dans sa langue.

Je suis parfaitement conscient du fait que les chauffeurs de la STIB ne connaissent pas toujours le néerlandais. Avant que vous ne me questionnez à ce sujet, j'ai moi-même interrogé le président du conseil d'administration de la STIB sur les formations existantes et celles qui pourraient être envisagées afin d'améliorer et d'entretenir la connaissance fonctionnelle du néerlandais des chauffeurs et contrôleurs de la STIB.

uitdrukken. Bevelen aan en evaluaties van Nederlandstaligen zouden in stijgende mate in het Frans gebeuren en ook de vergaderingen gaan grotendeels in het Frans door. Kennis van het Nederlands lijkt bovendien geen vereiste om een bevordering in de wacht te slepen.

Zowel wat haar communicatie met het publiek als wat haar interne communicatie met het personeel betreft, overtrad de MIVB zo vaak de taalwetten dat de VCT de maatschappij reeds 'kwade wil' verweten heeft.

Wat zult u ondernemen om een taalkader voor de MIVB vast te leggen en te doen naleven?

Bent u op de hoogte van inbreuken op de taalwetgeving bij de MIVB? Zo ja, wat zult u daartegen ondernemen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB is gebonden aan de regeling inzake taalgebruik die geldt voor de plaatselijke diensten die gevestigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die regeling voorziet niet in een taalkader en dus is de MIVB niet verplicht om die op te stellen. Daar zit een hele juridische redenering achter.

Het aantal klachten van reizigers, die door de MIVB of de VCT geregistreerd worden, is uiterst beperkt in verhouding tot het aantal vervoerde passagiers. Meestal berusten de klachten op fouten van administratieve aard, die onmiddellijk door de MIVB rechtgezet worden.

Het is een vaste regel dat alle schriftelijke mededelingen en dienstorders in het Nederlands en het Frans gebeuren. Daar wordt nooit van afgeweken. Tijdens vergaderingen geldt de regel dat ieder zijn eigen taal spreekt.

Net als u weet ik dat metro-, bus- en tramchauffeurs niet altijd Nederlands kennen. Ik krijg daarover heel veel e-mails. Nog voor u uw vraag hebt gesteld, heb ik aan de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB gevraagd om na te gaan welke taalopleidingen er momenteel bestaan en op welke manier er opleidingen georganiseerd kunnen worden om het functioneel gebruik van het Nederlands aan tram-, bus- en metrochauffeurs en -

M. le président.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous recevez, certes, peu de plaintes officielles mais certainement de nombreux courriels concernant l'usage du néerlandais à la STIB.*

À l'occasion de la cérémonie d'hommage aux victimes des attentats, le directeur général de la STIB n'a pas prononcé un seul mot en néerlandais à l'adresse des médias néerlandophones. Cela génère une certaine image de la STIB, qui concorde avec les plaintes pour non-respect de la législation linguistique.

Je m'étonne de vous entendre dire qu'un cadre linguistique n'est pas nécessaire. Selon moi, la CPCL a sommé la Région d'établir un cadre linguistique pour la STIB par le biais d'une ordonnance. Dès lors, je vérifierai si votre raisonnement juridique n'est pas sujet à interprétation.

Comment comptez-vous corriger la réputation qu'a la STIB d'être très francophone ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *J'ai immédiatement fait remarquer au directeur-général de la STIB, Brieuc de Meeûs, qu'il aurait dû s'exprimer dans les deux langues, tout en le félicitant pour son excellent discours.*

Par ailleurs, j'ai explicitement demandé au président du conseil d'administration de la STIB d'inventorier les formations existantes et prévues, et de développer un plan d'action pour l'apprentissage du néerlandais fonctionnel. La

controleurs aan te leren, te verbeteren en te onderhouden.

Ik ontken zeker niet dat er af en toe een probleem is. Daarom heb ik contact opgenomen met de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB.

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- U krijgt blijkbaar veel e-mails, al zijn er weinig officiële klachten. Dat is een beetje typisch. Ik ontvang namelijk ook heel wat e-mails over het gebruik van het Nederlands bij de MIVB.

De algemene uitstraling van de MIVB staat op het spel. Denken we maar aan de nationale hulde van de slachtoffers van de aanslagen, die zowel op de VRT als op de VTM uitgezonden werd. Toen heeft de CEO geen woord Nederlands gesproken. Dat heeft niets te maken met de taalwetgeving, maar het creëert wel een bepaald beeld van de MIVB, dat in de lijn ligt van de klachten over de naleving van de taalwetgeving.

Ik vind het vreemd dat er volgens u geen taalkader nodig is. Ik zal dat verder onderzoeken. Volgens mij heeft de VCT het gewest aangemaand om via een ordonnantie een taalkader voor de MIVB op te maken. Ik trek wat u zegt niet in twijfel, maar ik zal nog eens nakijken of de juridische redenering niet voor interpretatie vatbaar is.

De MIVB heeft de reputatie heel Franstalig te zijn. Ik krijg veel klachten over het taalgebruik in de communicatie met de klanten. Wat zult u ondernemen om daar iets aan te doen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De directeur-generaal van de MIVB, Brieuc de Meeûs, heeft een heel goede toespraak gehouden. Ik heb hem dat onmiddellijk nadien gezegd, maar ook dat ik het ongepast vond dat hij enkel Frans gesproken had.

Verder heb ik uitdrukkelijk aan de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB gevraagd - iets wat ik niet vaak doe - om in kaart te brengen welke opleidingen er al bestaan en welke er nog georganiseerd kunnen worden, en om een actieplan

communication à la STIB devrait même, selon moi, inclure l'anglais.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Je serais déjà contente qu'elle soit bilingue.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *L'anglais est important dans une ville internationale comme Bruxelles.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais)*.- *L'usage du néerlandais est obligatoire dans la capitale.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant "la création de nouvelles lignes de métro en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE MME JULIE DE GROOTE,

concernant "le tracé de la ligne de métro vers Uccle et les projets concernant le réseau de métro de la STIB".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un article en ligne de l'Écho en date du 3 juin 2016 intitulé "Bruxelles mérite un métro rationnel" revient sur la problématique de la mobilité et plus précisément

te ontwikkelen voor het aanleren van functioneel Nederlands, zodat de communicatie van de chauffeurs en het omroepen van berichten in beide landstalen kan gebeuren. Wat mij betreft zou dat zelfs in drie talen moeten.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik zou al blij zijn als het in twee talen zou gebeuren.

De heer Pascal Smet, minister.- Brussel is een internationale stad, waar ook het Engels belangrijk is.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- In de hoofdstad moet Nederlands gebruikt worden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de aanleg van nieuwe metrolijnen in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE,

betreffende "het traject van de metrolijn naar Ukkel en de projecten van het MIVB-metronet".

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *In L'Écho van 3 juni 2016 stond een artikel over het mobiliteitsprobleem en de toekomst van de metro. In dat artikel wordt ervoor gepleit*

sur notre réseau métro actuel, qui comporte 59 stations, quarante ans après sa mise en service. L'article, prospectif, propose des pistes en vue de développer davantage notre réseau.

La proposition vise à rationaliser le réseau existant et réaliser les projets actuellement prévus. Si la Région bruxelloise a en effet lancé l'extension vers le nord et la transformation en "métro lourd" de l'axe de prémétro Nord-Sud, la proposition de l'Écho défend par ailleurs, et surtout, la création de lignes supplémentaires afin d'assurer une desserte pour les quartiers non desservis.

Ainsi, quatre lignes supplémentaires verraient le jour en vue d'assurer une desserte plus optimale. Huit lignes seraient prévues à l'horizon 2040 : (1) Erasme-Hermann-Debroux, (2) Laerbeek-Wiener, (3) Bordet-Fort Jaco, (4) Tour japonaise-Calevoet, (5) Neerpede, (6) Roi Baudouin, (7) Prince de Liège, (8) Zavelenberg-Joli-Bois.

Il s'agit d'un projet très ambitieux, lorsque l'on sait que la concrétisation de la prolongation du métro vers le Nord n'est prévue que pour 2025. Sur le plan budgétaire, l'Écho évalue son projet global à 12,09 milliards d'euros. Il conclut sa communication comme suit : "L'an dernier, la Région bruxelloise a adopté un plan d'investissements de 5,1 milliards sur 10 ans pour les transports en commun. En étalant le projet du nouveau métro sur vingt-cinq ans, soit une finalisation à l'horizon 2040, l'investissement avoisinerait donc 480 millions d'euros par an et n'est pas, en regard des montants existants, exorbitant. Voici donc un métro rationnel et tout à fait réalisable...".

Quel que soit le réseau in fine mis en place et la pertinence des projections financières, nous devons également mener une réflexion sur le mode de transport à développer et sur la vision que nous voulons avoir de notre ville-région.

Se pose alors potentiellement la question de l'œuf et de la poule : faut-il développer le métro dans les zones densément peuplées ou, au contraire, faut-il lancer le métro dans certaines zones pour les densifier ?

Quand bien même les zones sont denses, à condition de ne pas défigurer les quartiers, est-ce que des T4000 circulant en site propre ne seraient

om in afwachting van de uitbreiding van de metro het huidige net efficiënter te maken en de geplande projecten uit te voeren. Voorts is er volgens l'Echo meer openbaar vervoer nodig voor wijken die niet goed worden bediend.

Tegen 2040 zouden er volgens L'Echo acht nieuwe MIVB-lijnen worden gepland. Dat is een zeer ambitieus project. Volgens de krant zou het 12,09 miljard euro kosten. Het Brussels Gewest keurde vorig jaar een investeringsplan van 5,1 miljard goed voor de komende tien jaar. Door de spreiding van de investeringen zou de kostprijs slechts 480 miljoen per jaar bedragen. Dat is niet onredelijk hoog.

We moeten nadenken over de vervoersmiddelen die we willen ontwikkelen en een visie hebben over waar we met ons gewest heen willen, ongeacht welk netwerk er uiteindelijk komt en of de financiële prognoses van L'Echo kloppen.

De vraag is of we de metro moeten ontwikkelen in dichtbevolkte zones, of net in dunbevolkte zones om daar meer mensen aan te trekken.

Zouden trams van het type T4000 die in trambeddingen rijden niet kunnen volstaan?

We moeten op korte termijn beslissen, want het kost veel tijd om de projecten te realiseren.

Wat is het standpunt van de regering over de plannen die in L'Écho werden voorgesteld? Wat denkt u van de acht lijnen die de krant in gedachten heeft? Werd er al een analyse uitgevoerd? Hoe zit het met de rentabiliteit van nieuw openbaar vervoer in bepaalde wijken?

Welke plannen heeft de MIVB voorts nog met de metro? Hoe zit het met het voornemen om de metro uit te breiden naar het zuiden van het Brussels Gewest?

Hebben de regering en de MIVB de financiële vooruitzichten van L'Écho en Stratec geanalyseerd? Volgens die bronnen zou het 12 miljard euro kosten om tegen 2040 acht nieuwe lijnen van openbaar vervoer in te voeren. Is dat model haalbaar?

pas suffisants ?

Si les questions sont ouvertes, il y a lieu de décider aujourd'hui afin de pouvoir réaliser demain les projets futurs, et ceci de toute façon dans plus d'une dizaine d'années vu le temps nécessaire à réaliser les projets.

Compte tenu de ce qui précède, je voudrais savoir :

Quelle est la position du gouvernement sur les schémas qui ont été présentés dans l'article de L'Écho ? Qu'en est-il des différentes lignes qui sont proposées dans l'article, c'est-à-dire huit lignes à l'horizon 2040 ? L'analyse d'un tel plan a-t-elle déjà été réalisée ? A-t-il un intérêt, notamment par rapport au développement de trams ou bus en sites propres, en termes de desserte des nouveaux quartiers, de rentabilité financière ?

Quelles sont par ailleurs les différents projets dont la STIB dispose dans ses cartons en termes de métro ? En marge de la transformation en métro de l'axe Nord-Albert et de la prolongation du métro vers Haren, qu'en est-il de l'état de la planification de la prolongation vers le sud ?

Enfin, le gouvernement et la STIB ont-ils analysé les projections financières de l'Écho et de Stratec qui évaluent le projet de transformation du réseau à 12 milliards d'euros. Leur modèle est-il tenable ?

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte pour son interpellation jointe.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Mon interpellation portait surtout sur la partie sud du métro et l'extension vers Uccle. Je ne vais pas aborder la partie nord et ce qui a été décidé en la matière.

L'accord de gouvernement prévoit le lancement d'études pour l'extension du métro vers Uccle "dès le début de la législature afin de fixer, dans les meilleurs délais, le tracé définitif". C'est un processus qui prend énormément de temps tant les procédures sont longues et fastidieuses : obtentions de permis, procédures de recours au Conseil d'État... Les embûches peuvent être nombreuses.

L'extension du métro vers Uccle est une étape importante dans l'amélioration et la modernisation de notre réseau de métro. On aime à rappeler

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

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *In het regeerakkoord staat dat er een aantal studies zullen worden uitgevoerd over de verlenging van de metro naar Ukkel. Op basis daarvan zal het definitieve tracé zo snel mogelijk worden vastgelegd. De uitbreiding van de metro naar Ukkel is een zeer tijdrovende, maar belangrijke stap voor de verbetering van het metronet.*

Overigens wijs ik erop dat de inwoners van Ukkel zich vroeger verzetten tegen de komst van de metro uit angst voor allochtonen. Misschien zijn ze tegenwoordig echter wel bereid om de metro te aanvaarden, in combinatie met grote overstapparkings.

l'historique de la non-existence d'un tel métro : les habitants craignaient que des gens qui ne leur ressemblent pas puissent arriver trop facilement jusqu'à Uccle. Mais peut-être les Ucclois s'ouvrent-ils un peu aujourd'hui, rendant autre chose possible, comme des stations de métro connectées à de vastes parkings de transit. C'est une manière de repenser la ville et la circulation.

M. Loewenstein demandait si une extension du métro ou des transports en surface comme les trams, mais en site propre, était possible, puisqu'on voit qu'ils sont parfois bloqués. Le projet présenté par L'Écho relie l'ensemble de Bruxelles par huit lignes de métro interconnectées avec une estimation budgétaire de 12 milliards d'euros étalés sur 25 ans.

Nous avons fait le calcul d'une liaison entre la place Wiener et le Bois du Laerbeek. Le trajet dure environ une heure en alternant le bus et le métro. Demain, une petite vingtaine de stations pourraient séparer Boitsfort de Jette. On pourrait relier Bruxelles du sud au nord en moins d'une demi-heure, ce qui peut évidemment bouleverser et changer assez profondément la perspective de la ville.

M. le ministre, quels projets le gouvernement est-il prêt à entreprendre aujourd'hui, étant donné que les travaux vers le nord ont commencé ? En effet, le choix a été fait de prioriser des territoires fortement densifiés qui n'étaient pas desservis par le métro.

Le ministre en charge de Beliris s'est montré plus qu'enthousiaste par ce projet et semble disposé à participer massivement au financement. Des contacts ont-ils eu lieu avec ce ministre ? Avez-vous discuté de ces projets d'extension ?

La question posée par mon collègue est une question de principe.

La STIB considère que l'extension d'une ligne doit se justifier d'un point de vue socio-économique ou du point de vue démographique. Il faut donc commencer par se poser la question de savoir s'il y aura suffisamment de gens qui emprunteront ce métro. Le coût en est tellement énorme qu'il faut se demander si cela vaut la peine de créer une ligne de métro si le nombre d'utilisateurs potentiel n'est pas élevé.

De heer Loewenstein vroeg of het ook mogelijk was om trams met trambeddingen te overwegen als alternatief voor de metro. Het project waar L'Écho over berichtte, zou 12 miljard euro kosten over een periode van 25 jaar, met acht metrolijnen over het hele gewest.

Wie bijvoorbeeld van het Wienerplein naar het Laarbeekbos wil gaan, doet daar ongeveer een uur over met bus en metro. Met een uitgebreid metronetwerk zou dat veel sneller kunnen.

Wat wil de regering precies ondernemen nu de werkzaamheden aan de metrolijn naar het noorden van het Brussels Gewest van start gegaan zijn? Er wordt voorrang gegeven aan dichtbevolkte buurten waar nog geen metrolijn lag.

De minister die bevoegd is voor Beliris, was erg enthousiast over het project en lijkt bereid om de financiering grotendeels op zich te willen nemen. Hebt u het met hem over de uitbreiding van het metronet gehad?

De MIVB vertrekt van het principe dat er sociaal-economische of demografische argumenten moeten zijn om een lijn uit te breiden. De kostprijs is natuurlijk zo hoog dat je je moet afvragen of het wel de moeite loont om een metrolijn aan te leggen.

De stadsdynamiek zou echter ook een boost krijgen door de uitbreiding van de metro naar het zuiden. Dat was trouwens de reden waarom Ukkelaars destijds de metro afwezen.

Toutefois, on pourrait aussi bouleverser la dynamique de la ville en créant une extension du métro vers le sud. C'est d'ailleurs pour cela que les Ucclois n'en avaient pas voulu à l'époque.

Discussion conjointe

M. le président.- Sans vouloir fourvoyer ma neutralité de président, je voudrais souligner que vous avez raison. Les autorités d'Uccle ont refusé le métro il y a 35 ans, parce que la majorité de la population n'en voulait pas. Aujourd'hui, les avis ont changé. L'absence de métro a créé les problèmes de mobilité actuels. Les Ucclois sont maintenant totalement ouverts au métro.

La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (*en néerlandais*).- *L'Open Vld plaide depuis très longtemps pour un réseau de métro adapté. De grandes parties de la région ne sont pas desservies par le métro et les liaisons en transport en commun avec la périphérie bruxelloise restent trop faibles. C'est pourquoi les transports publics n'offrent encore que trop rarement une alternative valable à la voiture.*

On peut se mettre la tête dans le sable et rejeter sur le gouvernement fédéral et les autres Régions la responsabilité des problèmes de mobilité à Bruxelles, mais ce n'est pas de cette manière que l'on mène une politique. Il faut trouver une alternative et le métro en est une. En témoignent les chiffres de fréquentation.

Sous la précédente législature, le gouvernement a porté une grande attention au transport public de surface vu le retard à rattraper, mais cela s'est avéré insuffisant.

Une nouvelle ligne de métro générera de nouveaux flux de mobilité. Nous devons dès lors anticiper de nouveaux plans, sachant tout le temps qui s'écoule entre la planification d'une ligne et sa mise en service effective.

Nous savons aujourd'hui quelles lignes seront aménagées en priorité, mais rien n'empêche le

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Hoewel ik weet dat ik als voorzitter neutraal moet blijven, wil ik er toch op wijzen dat u gelijk hebt. Het gemeentebestuur van Ukkel wou 35 jaar geleden geen metro omdat de meerderheid van de inwoners zich daartegen verzetten. Tegenwoordig kampt Ukkel met mobiliteitsproblemen. Daarom zijn de meeste Ukkelaars tegenwoordig wel voorstander van een metrolijn in hun gemeente.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het zal u niet verbazen dat mijn fractie blij is met deze interpellatie. U weet dat de Open Vld al zeer lang pleit voor een passend metronetwerk. Op ons plannetje uit 2007 lieten we de lijn naar het noorden nog eindigen bij het nationale voetbalstadion. Toen was er nog sprake van een nationaal voetbalstadion op de site van Schaarbeek-Vorming.

Grote delen van het gewest worden niet ontsloten door de metro en de noodzakelijke openbaarvervoerverbindingen met het Brusselse hinterland zijn nog steeds te zwak. Daarom is het openbaar vervoer nog te zelden een valabel alternatief voor de wagen.

Je kunt je kop in het zand steken en de federale regering de schuld geven voor de gewestelijke mobiliteitsproblemen. Je kunt de oorzaak leggen bij de andere gewesten, de bedrijfswagens, de politieke roergangers in het gewest of de mentaliteit van mensen die alles met de wagen willen doen, maar op die manier voer je geen beleid. Je moet een alternatief aanreiken. De metro is zo'n alternatief. Dat bewijzen de gebruikscijfers.

De focus die de regering tijdens de vorige regeerperiodes legde op het bovengrondse openbaar vervoer was belangrijk, want op dat vlak was er een inhaalbeweging nodig, maar die bleek

gouvernement de procéder d'ores et déjà aux études nécessaires pour une future extension.

Pour l'Open Vld, les plans de métro actuels ne suffisent pas. S'ils sont clairs d'un point de vue financier, ils restent trop vagues sur le plan opérationnel.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Puisque désormais on interpelle le gouvernement sur des articles de presse, je m'y mets aussi.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est presque toujours comme ça.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Disons que, théoriquement, le parlement contrôlant le gouvernement, je ne vois pas, dans ce cas, où est le contrôle du gouvernement.

Ceci étant, comme le sujet est abordé ici, je vais bien sûr me joindre à l'interpellation, car c'est intéressant de connaître l'avis de tous les groupes politiques. On n'est pas dans un régime de la pensée unique.

(Remarques de Mme de Grootte)

Monsieur le ministre, afin de réduire les problèmes de mobilité à Bruxelles, L'Écho a proposé, comme

onvoldoende. Het fileleed is de afgelopen tien jaar niet afgenomen en de toegankelijkheid van Brussel is er enkel op verslechterd.

Een nieuwe metrolijn zal nieuwe mobiliteitsstromen genereren. Daarom moeten we vooruitkijken bij het opstellen van nieuwe metroplannen, eerder dan af te wachten. Er verloopt immers veel tijd tussen het plannen van een metrolijn en haar effectieve ingebruikname. Voor de Open Vld is er al te veel tijd verloren.

We weten ondertussen welke lijnen er eerst zullen komen, maar niets belet de regering om nu al de nodige studies voor een verdere uitbreiding uit te voeren. Het artikel in L'Echo gaf al een aantal goede aanwijzingen.

De Open Vld meent dat de huidige metroplannen niet helemaal voldoen. Op financieel vlak zijn de plannen duidelijk, maar operationeel gezien blijven ze te vaag. Het blijft de vraag of de MIVB en Brussel Mobiliteit voldoende gewapend zijn om werken van een dergelijke complexiteit op degelijke wijze en binnen een redelijke termijn voor te bereiden.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *De regering wordt nu blijkbaar al geïnterpelleerd op grond van persberichten.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Dat gebeurt inderdaad vaak.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het parlement wordt geacht om de regering te controleren. De bespreking van een persartikel heeft daar toch niets mee te maken?*

Los daarvan sluit ik mij bij de vragen aan, want het is interessant om te weten wat de standpunten van de fracties zijn. Eenheidsdenken is hier niet aan de orde.

(Opmerkingen van mevrouw de Grootte)

Om de mobiliteitsproblemen in Brussel op te lossen, stelt de krant L'Echo voor om tegen 2040 meer dan 100 km metrolijnen aan te leggen. Het

solution pseudo-révolutionnaire et magique, la construction de plus de 100 km de métro d'ici à 2040, avec une estimation budgétaire assez minimaliste pour quiconque s'y connaît un peu en travaux publics.

Avant que vous ne vous exprimiez sur le sujet, je me permets de faire quelques remarques.

Partant de l'idée que, dans quinze à vingt ans, il y aura beaucoup moins de voitures et que l'espace pourra être utilisé autrement, trouvez-vous judicieux que nous consacrons tous nos budgets à une solution qui ne verrait le jour, dans le meilleur des cas, que dans trente ans, laissant les choses en l'état d'ici là ? Pourtant, aujourd'hui déjà, des solutions nettement moins chères ne parviennent pas à être financées et des projets beaucoup moins onéreux sont abandonnés. Je pense, par exemple, au tram de Tour & Taxis et à certains lieux où l'on aurait vraiment besoin d'améliorer les transports publics.

Par ailleurs, au-delà de la question budgétaire, j'aimerais savoir si c'est vers ce type de philosophie de réseaux de transports publics que le gouvernement désire engager la Région. Comptez-vous enterrer les usagers des transports, comme si pouvoir se situer dans l'espace quand on voyage n'avait pas d'importance pour s'appropriier le territoire, pas plus que de savoir ce qui existe entre un point A et un point B ?

Je me souviens que la ministre précédente avait été jusqu'à publier un journal à grande échelle pour inciter les gens qui prennent le métro à aller voir ce qui se passe en surface, tellement ils n'en avaient aucune idée.

Est-ce qu'on veut un réseau de métro qui, de facto, favorise les correspondances, puisque le métro suppose un flux principal ? Si l'on prend une commune comme Uccle, très vaste et très peu densément peuplée si on la compare à d'autres, tirer une ou deux lignes de métro impliquerait une myriade de petits bus, adoptant par définition de petites fréquences vu le peu de flexibilité du métro en termes de desserte : une station de temps en temps vers lesquelles il faut rabattre les voyageurs d'une manière ou d'une autre.

Est-ce vers cette solution que l'on se tournerait avec, du coup, des bus "de seconde catégorie" et,

schat de kosten daarvoor bovendien bijzonder laag in.

Vindt u het, uitgaand van het idee dat er over vijftien tot twintig jaar heel wat minder wagens zullen zijn en dat de ruimte anders kan worden gebruikt, een goed idee om het volledige budget te besteden aan een oplossing die over ten vroegste dertig jaar kan worden gerealiseerd, terwijl ondertussen alles bij het oude blijft? Er zijn heel wat goedkopere oplossingen en plannen waarvoor nu al geen geld kan worden gevonden.

Is dat trouwens de visie op openbaar vervoer die de regering het gewest wil opdringen? Wilt u echt al het openbaar vervoer onder de grond stoppen? Het is belangrijk dat mensen zich een beeld kunnen vormen van wat zich afspeelt in de omgeving waarin ze reizen.

Ik herinner me nog dat voormalig minister Grouwels zelfs passagiers die de metro namen probeerde te stimuleren om ook eens bovengronds een kijkje te gaan nemen.

Wil de regering een metronet waardoor passagiers vaak zullen moeten overstappen? In een grote en dunbevolkte gemeente als Ukkel zouden er ettelijke busjes moeten worden ingezet als aansluiting op de metro. Wie met die busjes niet geholpen is, moet zich maar behelpen met Villo of een wagen van DriveNow.

Of wil het gewest alle troeven van het bovengronds openbaar vervoer uitspelen? Ik wijs erop dat bovengronds vervoer bevorderlijk is voor de sociale controle op straat.

Moet het gewest niet bijzonder op zijn hoede zijn als het over de financiële kant van de zaak gaat? Denk maar aan de oorspronkelijke metroplannen voor Brussel die nooit helemaal zijn uitgevoerd omdat de federale regering destijds besparingen oplegde.

Bovendien werd er in de jaren tachtig ook nog eens bespaard op bovengronds openbaar vervoer. Reizigers konden van de ene dag op de dag de bus niet meer nemen omdat de frequentie werd teruggeschoefd. Ook vandaag maken we onzekere financiële tijden door. Is het dan wel verstandig om een dergelijk risico te nemen?

pour les moins chanceux, le recours au Villo ou à une voiture DriveNow ? Ou, au contraire, a-t-on vraiment envie dans cette Région de pratiquer un maillage et de profiter des atouts du transport public de surface, à savoir un certain contrôle social ? En effet, les transports communs permettent une présence du pouvoir public dans la rue.

L'aspect financier ne devrait-il pas nous mener à adopter une grande prudence ? En effet, si l'on se rappelle le réseau initial du métro bruxellois, il n'existe toujours pas aujourd'hui. Les plans initiaux du métro étaient bien plus vastes, mais le gouvernement fédéral de l'époque, après avoir favorisé le métro, avait imposé une austérité.

Il n'y avait plus assez d'argent pour finaliser le réseau de métro et, dans les années 80, on a également saqué dans le transport public de surface. Par conséquent, du jour au lendemain, les usagers ne savaient plus monter dans les bus, car il n'y en avait plus assez. Dans la période d'incertitude budgétaire que nous traversons, sommes-nous prêts à reprendre ce risque ?

Enfin, pour ceux qui rêvent de traverser Bruxelles très rapidement du nord-ouest au sud-est, il y a une solution pour le faire en une demi-heure. On l'oublie souvent, mais les rails sont déjà là : il y a le train. Ce dernier peut constituer une voie de métro potentielle à côté du réseau métro existant. Les rails d'Infrabel quadrillent notre territoire de manière assez merveilleuse et nous permettraient, sans perdre des fortunes en frais d'investissement lourd, de les exploiter.

Mon interpellation suivante nous permettra d'ailleurs d'aborder ce sujet plus spécifiquement.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*. - *Il est intéressant de voir l'orientation que prendra la politique régionale à long terme en matière de transport public, et le métro fait partie de cette vision d'avenir. Nous devons toutefois bien nous rendre compte que nous ne disposerons pas, au cours des prochaines années, de moyens pour œuvrer concrètement à une extension du réseau de métro.*

Il y a tout d'abord le projet important de la ligne

Eigenlijk is het al mogelijk om Brussel snel van te doorkruisen van het noordwesten naar het zuidoosten, namelijk met de trein. Er ligt behoorlijk wat spoorweg in het Brussels Gewest. De regering moet zelfs geen fortuinen uitgeven om die te kunnen gebruiken.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Het is goed om te kijken waar het gewest op langere termijn met zijn openbaar vervoer naartoe wil. De metro maakt deel uit van die toekomstvisie. We moeten wel beseffen dat er de eerstvolgende jaren geen middelen voorhanden zijn om concreet werk te maken van een uitbreiding van het metronet. Het zou volledig verkeerd zijn om de Brusselaars op het verkeerde been te zetten en nu al enthousiast over een aantal concrete plannen te discussiëren.

de métro vers Evere et Schaerbeek, que le CD&V soutient pleinement. Il est ensuite à espérer que le réseau de métro sera étendu, notamment vers Uccle.

Toutefois, les responsables politiques doivent veiller à ne pas tirer des plans sur la comète. Il s'agit de projets à très long terme. Il est important d'y réfléchir, mais nous devons toujours indiquer très clairement dans nos communications que ce n'est pas pour demain, mais pour après-demain.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Indubitablement, Monsieur le ministre, le projet de métro présenté par l'Écho a un caractère ambitieux et apporte une réelle réflexion sur les difficultés de mobilité dans notre Région. La fluidité du trafic se détériore de plus en plus et affecte aussi les transports en commun de surface. La STIB a reconnu la dégradation de la vitesse commerciale des métros et des bus, malgré ses efforts comme la création de sites propres et la poursuite de l'exécution du programme Avanti.

Il est indispensable de mener une réflexion en profondeur et de cesser de se voiler la face si l'on veut que Bruxelles reste vivable et accueillante pour les habitants, navetteurs et investisseurs étrangers. Il est temps d'avoir une vision à long terme et la mise en souterrain de certains axes est le seule remède efficace pour améliorer la fluidité, et donc la vitesse commerciale des transports publics.

Un tel programme nous projette jusque dans les années 2040. Certains axes sont plus prioritaires en termes de demande, comme les lignes 1 et 6 et la future ligne 3 reliant Bordet à la place Albert. Il est urgent de décider de prolonger cette ligne au-delà de la place Albert jusqu'à Fort Jaco à Uccle. Où en est l'étude de ce tronçon ? Pourquoi n'est-il pas prioritaire, afin de constituer un axe important

Ten eerste is er het belangrijke project van de metrolijn naar Evere en Schaerbeek. De CD&V steunt dat volledig. Het is heel goed dat die lijn er komt. Voor de minister - en waarschijnlijk ook de volgende regering - wordt het een hele opdracht om dat project tot een goed eind te brengen. Nadien zal het metronetwerk hopelijk verder uitgebreid worden. Een metrolijn in de richting van Ukkel zou een goede zaak zijn. Maar laten we nu de zaken rustig stap voor stap bekijken en uitvoeren.

Politici moeten opletten dat ze de bevolking geen verkeerd beeld voorschotelen. Het gaat om projecten op heel lange termijn. Het is goed dat we daarover nadenken, maar in de communicatie moeten we altijd heel duidelijk aangeven dat de projecten voor overmorgen en niet voor morgen zullen zijn.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het metroplan dat L'Echo voorstelt is ambitieus en geschikt om de mobiliteitsproblemen in het Brussels Gewest aan te pakken. Het verkeer verloopt steeds minder vlot. Dat heeft ook een invloed op het bovengronds openbaar vervoer.*

De Brusselse regering moet dringend over het mobiliteitsprobleem gaan nadenken als ze het gewest leefbaar en aangenaam wil houden voor Brusselaars, pendelaars en buitenlandse investeerders. Brussel heeft een langetermijnvisie nodig. Bovendien zijn ondergrondse verbindingen absoluut noodzakelijk om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te verzekeren.

De uitvoering van dat programma kan tot de jaren 2040 duren. Bepaalde assen moeten voorrang krijgen, zoals de lijnen 1 en 6 en de toekomstige lijn 3, die bovendien tot aan Fort Jaco in Ukkel moet worden doorgetrokken. Hoe zit het met de studie over dat deel? Waarom krijgt het geen voorrang? Het biedt immers de mogelijkheid om een belangrijke verbinding tussen het noorden en het zuiden van het Brussels Gewest tot stand te brengen.

Moet voor andere lijnen niet worden geïnvesteerd in trambeddingen, zodat de reissnelheid toeneemt? Bovendien kunnen tramlijnen op sommige locaties

entre le nord et le sud de Bruxelles ?

Concernant les autres lignes du projet, en particulier celle de la rocade, ne faudrait-il pas renforcer le nombre de sites propres susceptibles d'augmenter la vitesse commerciale et éventuellement prévoir en certains points du réseau une mise en souterrain pure et simple des trams ?

Quelles sont les améliorations sur le plan de l'intermodalité avec le réseau RER ? Ne serait-il pas judicieux d'inclure une étude sur les possibilités d'étendre ce réseau de métro à certaines destinations en périphérie, notamment le prolongement de la ligne 3 au-delà de Bordet jusqu'à l'aéroport, le prolongement de la ligne 1 au-delà d'Hermann-Debroux jusqu'à Overijse et le prolongement de la ligne 4 de Pagodes jusqu'à Grimbergen ?

Enfin, l'estimation budgétaire a-t-elle été confirmée par les services de la STIB ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *J'aimerais obtenir un état des lieux de l'extension du métro vers Schaarbeek et Evere et en savoir plus sur la vision à long terme et les principes observés pour une future extension du réseau.*

Pour le métro vers Schaarbeek et Evere, le point de départ était la saturation de la ligne de tram 55 et l'utilisation intensive des transports en commun dans ces communes.

Quelle est la raison sous-jacente d'une nouvelle ligne vers Uccle ? Hormis la mauvaise accessibilité de la commune en transport en commun, y a-t-il un autre motif à l'extension du métro vers le sud ? J'aimerais également connaître la vision précise de la Région pour d'autres scénarios futurs.

Vous avez déjà évoqué votre volonté d'un métro vers Grand-Bigard, commune déjà desservie par le train et le tram 19. Quel est leur taux de fréquentation ?

Par ailleurs, je rejoins la remarque de M. Delva

ondergronds worden gelegd.

Welke verbeteringen levert het gewestelijk expresnet (GEN) op met betrekking tot overstapmogelijkheden? Zou het niet verstandig zijn om een studie te laten uitvoeren over de mogelijkheden om het metronetwerk door te trekken tot bepaalde bestemmingen in de Rand? Zo zou kunnen worden overwogen om de nieuwe metrolijn naar Schaarbeek en Evere door te trekken tot de luchthaven, metrolijn 1 van Hermann-Debroux te verlengen tot Overijse of lijn 4 tot Grimbergen.

Kan de MIVB de kostenraming van L'Echo bevestigen?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zou graag een stand van zaken krijgen over de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere en meer te weten komen over de langetermijnvisie en de principes die in overweging genomen worden voor een verdere uitbreiding van het metronetwerk. Het is goed om van gedachten te wisselen over wat een geldig principe is voor investeringen in een verdere uitbreiding van het metronetwerk in een welbepaalde richting.

Voor de metro naar Schaarbeek en Evere was het uitgangspunt dat tramlijn 55 oververzadigd was en dat het openbaar vervoer in die gemeenten intens gebruikt wordt. Daarom is daar gekozen voor een metrotraject, waarvoor grote gebruikersaantallen echt vereist zijn.

Wat is de achterliggende reden voor een nieuwe metrolijn naar Ukkel? Is er buiten het feit dat de gemeente slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer nog een andere reden om ervoor te kiezen om de metro naar het zuiden uit te breiden? Ook voor andere toekomstige scenario's hoor ik graag wat de visie van het gewest precies is.

quant à la prudence de rigueur dans nos communications sur l'aménagement éventuel d'une ligne de métro.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Comme l'a dit M. Delva, nous avons besoin d'urgence de solutions, auxquelles nous devons nous atteler dès aujourd'hui. Il doit s'agir de solutions à court terme, qui s'intègrent dans une vision à long terme.*

Le métro n'est qu'un moyen pour atteindre cette vision urbaine à long terme. Nous devons tout d'abord décider du type de ville que nous souhaitons ou de la mobilité que nous voulons garantir aux habitants. Il nous faut ensuite évaluer les moyens nécessaires et le budget disponible.

L'aménagement de lignes de métro supplémentaires se justifie pleinement à certains endroits, mais l'offre actuelle ne peut en pâtir. Nous ne pouvons accepter que l'on injecte beaucoup d'argent dans les transports publics souterrains, tandis que l'on supprime du transport de surface.

Beaucoup considèrent les différents modes de transport isolément, appelant à développer un réseau de métro fantastique et, parallèlement, un réseau express régional tout aussi fantastique.

Nous devons toutefois les considérer comme un ensemble et élaborer un "plan rail" pour Bruxelles, combinant de manière optimale le train, le tram et le métro. Une telle approche permettrait un résultat maximal avec un minimum d'investissements.

Les pouvoirs publics ne peuvent admettre de n'avoir pas voix au chapitre concernant le rail, sous prétexte que la SNCB défend une autre vision.

U hebt al eens een ballonnetje opgelaten dat u graag een metro naar Groot-Bijgaarden wilt, waarschijnlijk omdat via die gemeente veel auto's het gewest binnenrijden. In Groot-Bijgaarden is ook een treinstation en kan men tram 19 nemen. Hoe intensief worden de trein en de tram gebruikt? Het is goed om op basis van het volledige openbaarvervoernet weldoordachte keuzes te maken. Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Delva dat je beter niet communiceert over de aanleg van een metrolijn als die uiteindelijk niet gerealiseerd wordt. Dat werkt contraproductief.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er zijn al heel veel interessante dingen gezegd, maar niet door iedereen. Ik sluit me graag aan bij wat de heer Delva gezegd heeft. We hebben dringend oplossingen nodig en daaraan moeten we vandaag beginnen werken. Het gaat om kortetermijnoplossingen, die uiteraard in een langetermijnvisie moeten passen. Die laatste mag niet beperkt zijn tot 'overall metro' of 'nergens metro'. Daar gaat het niet over.

De metro is slechts een middel om tot een stedelijke langetermijnvisie te komen. Eerst moet je uitmaken welk type stad je wilt of welke mobiliteit je voor de bewoners van de stad wilt garanderen. Vervolgens moet je kijken welke middelen je daarvoor nodig hebt. Daarbij moet je uitgaan van het beschikbare budget. We kunnen erover dromen dat die middelen nog sterk gaan toenemen, maar ik vrees dat dat de komende jaren niet het geval zal zijn. De regering kan elke euro maar een keer uitgeven. Ze moet dat doordacht doen.

Extra metrolijnen aanleggen kan een goede zaak zijn en op sommige plaatsen volledig verantwoord, maar het huidige aanbod mag daar niet de dupe van zijn. Aangezien de mobiliteitsvraag steeds groter wordt, moeten er bijkomende oplossingen uitgewerkt worden. We mogen niet toestaan dat er veel geld in ondergronds openbaar vervoer gestopt wordt, terwijl er bovengronds openbaar vervoer afgeschafte wordt. In dat geval wordt het aanbod nauwelijks ruimer.

Er is een langetermijnvisie nodig. Tevens moet de regering in kortetermijnoplossingen voorzien die

Nous ne pouvons tolérer que cette société n'en fasse qu'à sa tête.

Le gouvernement doit bien examiner l'offre actuelle et l'offre supplémentaire qu'il souhaite développer. Il doit exiger de la STIB, mais aussi de la SNCB, que toutes les formes de transport public soient rendues compatibles, sur le plan des tarifs, de l'offre et des horaires.

binnen die langetermijnvisie passen, moet ze op het budget letten en uitgaan van het huidige aanbod. Veel mensen kijken naar de verschillende vervoersmiddelen alsof die op zichzelf staan. Dat is ook de fout die de pers maakt. Er wordt een fantastisch metronet ontwikkeld. En daarnaast moet ook het gewestelijk expresnet fantastisch worden. Het lijkt soms of die twee zaken los van elkaar staan en niets met elkaar te maken hebben.

Zeker als de regering spaarzaam met de beschikbare middelen wil omgaan, moet ze die twee zaken als een geheel zien en een 'railplan' voor Brussel uittekenen. Hoe kunnen de trein, tram en metro compatibel worden en optimaal ingezet worden zodat de Brusselaars er zo vlot mogelijk gebruik van kunnen maken? Vanuit een dergelijke aanpak kan met een minimum aan investeringen een maximaal resultaat behaald worden.

Deels is dat de verantwoordelijkheid van de NMBS en de MIVB. Toch mag de overheid zich er niet bij neerleggen dat ze nooit iets over het spoor te zeggen zal hebben omdat de NMBS er nu eenmaal een andere visie op nahoudt. We mogen niet toestaan dat die maatschappij haar eigen ding doet, waardoor de treinen niet compatibel hoeven te zijn met de Brusselse trams en metro's.

De regering moet goed nagaan wat het huidige aanbod is en welk extra aanbod ze precies wil ontwikkelen. Ze moet niet alleen van de MIVB, maar ook van de NMBS eisen dat alle vormen van openbaar vervoer op elkaar zijn afgestemd, zowel op het vlak van de tarieven als van het aanbod en de uurregeling. Dat zou de regering al een stap vooruit helpen. Op die manier zou ze een aantal miljarden kunnen besparen, die ze niet zou hoeven te besteden aan nieuwe vormen van openbaar vervoer die bestaande zaken vervangen. Dat is de weg die de regering vandaag moet inslaan.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Rappelons que le gouvernement et moi-même avons dit vouloir élaborer, avant la fin de cette législature en 2019, une stratégie ferroviaire régionale impliquant les réseaux de tram, de métro et de chemin de fer. Idéalement, elle devrait être soutenue par la majorité et l'opposition, ce genre de plan s'étendant sur une période plus longue qu'une législature.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Samen met de regering wil ik tegen het einde van deze regeerperiode een gewestelijke strategie uitwerken waarin rekening wordt gehouden met tram, metro en trein.*

Ik heb het artikel in L'Echo aandachtig gelezen. Overigens ben ik zeker niet tegen de metro.

J'ai évidemment lu avec beaucoup d'intérêt cet article de presse. D'emblée, je vais préciser que je ne suis pas contre le métro là où il est justifié de le réaliser.

Mais il faut se poser les vraies questions. Nous avons à Bruxelles un problème de voitures lié aux navetteurs, même si les Bruxellois utilisent encore trop l'automobile pour de courts déplacements, au lieu du vélo ou des transports en commun : 235.000 voitures entrent dans notre Région chaque jour. Et pour trouver une solution, c'est à ces navetteurs qu'il faut offrir une réponse.

Or, bizarrement, les plans de L'Écho se limitent à la frontière bruxelloise. D'autres réseaux de métro, comme celui de Madrid, ne s'arrêtent pas aux frontières de la ville mais rejoignent la zone métropolitaine. Sinon, cela n'a aucun sens ! Un métro, c'est un "mass people transit mean", un moyen de déplacement de masse pour les passagers.

(poursuivant en néerlandais)

C'est ainsi qu'on le dit en anglais.

(poursuivant en français)

Il faut se demander si Bruxelles et ses dix-neuf communes ont la population suffisante pour remplir le métro, même si une explosion dans la demande de déplacements devait survenir. Cette question est d'importance afin d'éviter les fausses bonnes solutions. Ce que le journal L'Écho propose pourrait en effet être une fausse bonne solution.

Ce qui a été avancé est très séduisant et convaincra tout le monde, mais pose des questions fondamentales. De plus, on ne tient pas compte des chemins de fer, alors qu'ils circulent à Bruxelles et sont sous-utilisés pour transporter les gens. Il s'agit d'un RER qui va au-delà des frontières de la Région.

Si l'on compare avec d'autres villes, il faut rester prudent. Madrid est une grande capitale européenne et a une autre dimension que Bruxelles, qui apparaît un peu comme une ville de province. Madrid a 3,2 millions d'habitants, alors que Bruxelles en compte 1,2. Madrid compte plus de 500km², alors que Bruxelles en a 162. C'est donc une ville trois fois plus grande que Bruxelles, sans

Er komen dagelijks veel pendelaars naar Brussel en veel van hen komen nog met de wagen. Voor die mensen moet er een oplossing worden gezocht. Bovendien gebruiken Brusselaars nog veel te vaak de wagen voor korte verplaatsingen.

De plannen in L'Écho stoppen echter bij de grenzen van het Brussels Gewest. In Madrid stopt de metro bijvoorbeeld niet aan de stadsgrenzen, maar wordt de hele stedelijke regio bediend. De metro is immers een middel om een grote massa mensen te vervoeren.

(verder in het Nederlands)

Zo zegt men dat in het Engels: de metro is een manier om een massa mensen te vervoeren.

(verder in het Frans)

We moeten ons afvragen of de negentien Brusselse gemeenten voldoende inwoners tellen om de metro's mee te vullen. Het plan dat in L'Echo wordt voorgesteld, is misschien helemaal niet zo goed als het lijkt. Het voorstel is weliswaar aanlokkelijk, maar roept een aantal belangrijke vragen op. Er wordt bovendien geen rekening gehouden met de spoorwegen, terwijl die onvoldoende worden gebruikt. Het GEN stopt trouwens niet bij de gewestgrenzen.

We mogen niet zomaar vergelijken met andere Europese steden. Madrid telt bijvoorbeeld 3,2 miljoen inwoners en heeft een veel groter grondgebied dan Brussel.

Er zitten een aantal fouten in het plan. Wij hebben de berekeningswijze van de prijs bestudeerd. Zo bleek dat een investering van 600 miljoen euro per jaar niet zou volstaan om dat plan te realiseren.

Zo werd er geen rekening gehouden met de kostprijs van het rollend materieel. Er zouden 250 metrostellen moeten worden aangekocht, wat 2,5 miljard euro kost. Bovendien zouden er nog vier tot vijf remises moeten worden gebouwd, terwijl het niet duidelijk is of we daar nog plaats voor hebben in het Brussels Gewest.

Bovendien zou er nog een jaarlijkse exploitatiekost voor het onderhoud en de uitbating van het netwerk bij moeten worden gerekend van ongeveer 250 miljoen euro. Wij hopen uiteraard dat het

compter la zone métropolitaine madrilène qui compte 6 millions d'habitants.

Il y a quelques lacunes dans ce plan. Nous avons examiné le mode de calcul du prix. Selon les normes que nous utilisons généralement, nous pourrions dire qu'un investissement de 600 millions d'euros n'est pas suffisant.

L'investissement dans le matériel roulant n'a pas été repris dans ce calcul : il faudra acheter 250 rames de métro, pour 2,5 milliards d'euros. Quatre à cinq dépôts supplémentaires doivent également être construits. Est-il encore possible de le faire en Région bruxelloise ou doit-on sortir des limites de la Région ?

Un coût d'exploitation annuel doit aussi être ajouté, à hauteur de 250 millions d'euros, pour l'entretien et l'exploitation du réseau. Nous pouvons bien sûr espérer que le nombre d'utilisateurs augmente, et donc les revenus de la STIB. Si la Région bruxelloise décide d'aller dans ce sens, il faudrait presque interdire l'accès de la ville aux voitures. Sinon nous ne remplirons pas ces métros.

Si nous voulons empêcher les navetteurs d'arriver en voiture, il faudra soit passer par une interdiction pure et simple, soit les taxer et, de toute façon, il faudra construire de grands parkings de transit aux terminus des lignes de métro. À nouveau, cela ne devra pas se faire à l'intérieur de la Région, car sinon les voitures arriveront encore dans la Région et ce n'est pas le but.

Si nous voulons vraiment développer un réseau de métro à Bruxelles, il faut que nous sortions des frontières régionales et que nous allions au moins jusque Vilvorde, Grand-Bigard, et aussi en direction de la Wallonie. La question est de savoir si les autres entités seront d'accord.

Il existe un autre élément du débat. J'ai récemment eu une discussion avec un membre important de l'OCDE lors d'un colloque à l'étranger. Les villes aujourd'hui vont-elles encore décider de développer de tels réseaux de métro, sachant que d'ici quinze ans, les véhicules automatiques vont arriver ?

Nous aurons évidemment toujours besoin des transports en commun et des grandes lignes de métro dans les axes structurants. La question se

aantal reizigers stijgt en dat de inkomsten van de MIVB dus ook toenemen, maar als het Brussels Gewest zou kiezen om de plannen van L'Echo uit te voeren, moeten we bijna alle auto's de toegang tot de stad ontzeggen om de metro's te kunnen vullen.

Als we willen vermijden dat pendelaars de auto nemen, moeten we ofwel een verbod uitvaardigen, ofwel een belasting heffen. Er zullen trouwens sowieso grote overstapparkings moeten worden aangelegd aan de eindpunten van de metrolijnen. Ook die moeten buiten het gewest worden aangelegd, zoniet rijden de auto's nog steeds het gewest binnen. Als we de metro goed willen ontwikkelen, moeten we buiten de gewestgrenzen gaan, tot Vilvoorde, Groot-Bijgaarden of richting Wallonië. De vraag is of de betrokken overheden daarmee akkoord zullen gaan.

Heeft het trouwens nog zin om grote metronetwerken te ontwikkelen? Binnen vijftien jaar rijden er immers wellicht al automatische voertuigen op onze wegen. Het openbaar vervoer blijft uiteraard nodig op de grote verkeersassen, maar misschien niet meer in minder bevolkte zones. Kunnen we het verkeer niet beter organiseren met algoritmes en computers voor automatische voertuigen? Misschien is dat de toekomst.

Ik ben niet tegen een uitbreiding van de metro, maar er moet grondig worden nagedacht over de locatie en rekening worden gehouden met het GEN.

Twee nieuwe metrolijnen zullen we zeker bestuderen, waaronder een metrolijn naar Ukkel. We hebben steeds gezegd dat de lijn Bordet-Albert zou worden doorgetrokken naar Ukkel. Misschien moeten we die lijn vanaf Bordet ook verder uitbreiden tot in Vilvoorde. Een lijn van Vilvoorde naar Ukkel valt te overwegen.

Een tweede optie die we willen onderzoeken, is de verlenging van de metro van Simonis tot Groot-Bijgaarden. Heel wat pendelaars moeten daar immers naartoe en er is ook veel ruimte om een overstapparking aan te leggen. De verlenging van deze lijn zou gepaard moeten gaan met een ontradende maatregel om de stad binnen te rijden, zodat pendelaars worden gestimuleerd om hun auto te laten staan en de metro te nemen.

pose surtout dans les zones moins denses. N'est-il pas mieux d'organiser tout ce trafic avec des algorithmes et avec des ordinateurs pour les véhicules automatiques ? N'est-ce pas là l'avenir ?

Quand je parle avec des experts en mobilité, de manière informelle, tous me disent qu'autrefois le développement du métro était davantage prôné. Aujourd'hui, il y a beaucoup plus de réticences à un tel maillage de métro. Certains disent que c'est une folie totale qui ne sera même pas nécessaire à l'avenir avec l'arrivée des véhicules automatiques qui vont bouleverser nos modes de déplacement en milieu urbain.

Je ne m'oppose pas à une extension du métro. Au contraire ! Mais il faut bien réfléchir à sa localisation. Il ne faut pas tomber dans le piège des fausses bonnes idées vu les développements nouveaux. Dans le cadre de notre stratégie régionale ferroviaire, nous devons tenir compte du RER et de son offre potentielle et ne pas l'abandonner. Nous devons aussi voir comment, complémentairement, nous pouvons développer une ligne de métro.

Nous allons certainement étudier deux lignes avec, premièrement, celle vers Uccle. Nous avons toujours dit que la ligne de Bordet-Albert devait aller vers Uccle même si la question se pose de savoir s'il ne faudrait pas prolonger la ligne de Bordet jusqu'à Vilvorde. Peut-être serait-il intéressant d'avoir une ligne de Vilvorde vers Uccle ? C'est une option à examiner.

Deuxième élément à examiner - qui me semble par ailleurs bizarre dans la proposition de l'Écho - : le prolongement de la ligne Simonis jusqu'à Grand-Bigard ? De nombreux navetteurs se rendent à Grand-Bigard qui dispose en outre d'un grand espace qu'on peut transformer en parking de transit. S'il existe une extension d'une ligne de métro très utile, c'est précisément celle vers Grand-Bigard. Bien sûr, elle doit être assortie d'une mesure de contrainte pour l'entrée dans la ville pour encourager les navetteurs à laisser leur voiture et emprunter le métro.

On va donc examiner ces deux pistes ainsi que d'autres. Sous cette législature, il ne s'agit pas seulement de développer le plan ferroviaire, mais aussi un plan en matière de mobilité. Nous avons encore trois ans pour ce faire.

We hebben in deze regeerperiode nog drie jaar de tijd om zowel het GEN als een algemeen mobiliteitsplan te ontwikkelen.

Laten we niet vergeten dat andere steden die in de metro investeren, ook aandacht besteden aan de tram. Een tramlijn met trambeddingen biedt heel wat voordelen. Alles hangt af van de dichtheid van de bebouwing.

Het plan van L'Echo is aanlokkelijk, maar we moeten goed opletten en de tijd nemen om na te denken en vragen te stellen.

Willen de Brusselaars zich wel massaal verplaatsen? Heeft een inwoner van Watermaal-Bosvoorde er belang bij dat hij dagelijks vlot met het openbaar vervoer Sint-Agatha-Berchem kan gaan?

Ik woon in het centrum van Brussel en zou graag over een metrolijn kunnen beschikken die naar het Terkamerenbos rijdt. Ik denk dat heel wat Brusselaars daar het nut van inzien. Als ik naar Sint-Agatha-Berchem wil, ben ik daar met de tram op twintig minuten. Met de metro zal dat niet per se sneller gaan. We moeten ons dus de vraag stellen waar mensen wonen en waar ze naartoe willen. Willen inwoners van Molenbeek absoluut een metrolijn naar Ukkel en vice versa?

(Samenspraak)

We moeten onderzoeken waarom mensen zich verplaatsen en of ze gebruik zouden maken van de uitgebreide lijn. De metro zit buiten de spitsuren zelden vol. Alvorens zoveel geld uit te geven moeten we het probleem van de pendelaars oplossen. Het heeft geen zin om een idealistisch project uit te voeren dat weinig impact heeft.

Je demeure assez prudent afin de ne pas tomber dans le piège de la "fausse bonne idée" et pour observer la manière dont les nouveaux développements se déroulent. N'oublions pas que d'autres villes, qui investissent dans le métro, investissent également dans le tram. Ce dernier, qui doit être en site propre pour être pleinement efficace, présente de nombreux avantages. Tout dépend de la densité.

Il est émotionnellement séduisant de dire "oui" mais, rationnellement, il convient de faire attention et de prendre le temps pour réfléchir et pour poser des questions.

Il faut savoir si les Bruxellois veulent massivement se déplacer. Quel est l'intérêt pour quelqu'un habitant Watermael-Boitsfort de se rendre quotidiennement à Berchem-Sainte-Agathe ?

J'habite dans le centre-ville et j'aimerais avoir un métro rejoignant le bois de la Cambre. Je crois que beaucoup de Bruxellois peuvent en voir l'utilité. Mais si je veux aller à Berchem-Sainte-Agathe, un tram m'y conduit déjà en moins de vingt minutes, et le métro n'ira pas forcément plus vite. Il y a nombre de questions à se poser sur le présent : si l'on installe le métro, certes, de nouveaux déplacements se mettent en place... Mais où sont les pôles d'attraction ? Où les gens habitent-ils ? Les habitants de Molenbeek veulent-ils absolument se rendre en métro à Uccle, et vice versa ?

(Colloques)

Il faut se poser la question de pourquoi les gens se déplacent, analyser, voire tester en provoquant une extension de l'offre. Dans ce cas, vont-ils l'utiliser ? Le métro est rarement plein en dehors des heures de pointe. Avant de se lancer dans une aventure financière, il faut se rappeler cet élément fondamental : le problème, ce sont les navetteurs, et la solution dans laquelle nous allons investir doit répondre à ce problème. Il ne s'agit pas de mettre en place un projet idéal ayant peu d'impact. Le plan de L'Écho est intéressant pour le débat, mais pas du tout mature.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Beaucoup de questions se posent, c'est vrai, mais, à un moment

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik ben het met u eens dat de metro niet*

donné, il faut apporter des réponses. La discussion d'aujourd'hui était importante pour asseoir le débat.

Vous avez souligné la nécessité de réfléchir à un métro qui dépasse les frontières régionales. Je suis d'accord avec vous. J'espère que nos voisins nous entendront. Pour notre part, nous estimons qu'il faudrait donner la priorité à une extension du métro vers Grand-Bigard, ainsi que vers Notre-Dame-au-Bois (Jesus-Eik), où il y a beaucoup de navetteurs. À défaut de métro, il conviendrait au moins de prévoir des lignes de bus à haut niveau de service qui relierait les premières stations de métro de la capitale à des parkings de dissuasion, à l'extérieur de la ville.

L'Écho et Stratec ont jeté un pavé dans la mare en proposant ce plan de réseau. C'était nécessaire. Stratec l'avait déjà fait avec le péage urbain. Ce sont des sujets sur lesquels il faut réfléchir très sérieusement dès maintenant et ne pas reporter les décisions à la prochaine législature.

En effet, les décisions arrêtées aujourd'hui ne seront mises en oeuvre que dans plusieurs années. Gouverner, c'est prévoir. Il est de notre responsabilité en tant que ministres et en tant que députés, de débattre, majorité et opposition, de la stratégie ferroviaire et de prendre les décisions qui nous lieront pour plusieurs années et permettront aux générations futures de bénéficier d'une bonne mobilité à Bruxelles.

Quand nous pensons au réseau du métro, nous faisons référence à toute une série de villes où le métro fonctionne bien et où le réseau est très développé. On a parlé de Madrid mais on peut également parler de Paris, Londres, New York pour en rester aux très grandes villes. Nous pouvons également revenir à des exemples plus modestes, mais on constatera toujours qu'en se comparant à ces exemples, Bruxelles a toujours beaucoup de retard, car il y a un manque de courage politique et de prises de décision au moment opportun sachant le temps que prendra la concrétisation des projets. On n'y voit pas le bénéfice à court terme, ni les résultats directs des investissements à consentir dans un contexte actuel de sacrifices financiers.

Même si nous avons du retard à Bruxelles, il n'est pas trop tard pour prendre des décisions aujourd'hui pour améliorer la qualité du transport

aan de gewestgrens hoeft te stoppen. De uitbreiding van de metro naar Groot-Bijgaarden en naar Jezus-Eik moet volgens ons voorrang krijgen. Zo lang die metrolijnen er niet liggen, zouden er tenminste buslijnen moeten komen tussen de eerste metrostations op het hoofdstedelijk grondgebied en de overstapparkings buiten de stad.

L'Écho en Stratec hebben een knuppel in het hoenderhok gegooid met het nieuwe plan. Dat was wel eens nodig. We moeten dat plan ernstig bekijken en het doorhakken van de knopen niet uitstellen tot de volgende regeerperiode. De beslissingen van vandaag zullen immers pas over meerdere jaren uitgevoerd worden.

We verwijzen vaak naar steden met een goed en uitgebreid metronet, zoals Madrid, Parijs, Londen en New York. Er zijn echter ook bescheidener voorbeelden, maar als we die bekijken, valt telkens weer de Brusselse achterstand op. Die is toe te schrijven aan het gebrek aan politieke moed. Dat betekent echter niet dat het te laat is om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

public, mais aussi des quartiers et de la desserte, et donc améliorer le service aux usagers.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Par rapport à cet article mais aussi à la déclaration gouvernementale, il était bon de fermer une porte, non dans un sens négatif, mais pour rappeler vos lignes directrices. Il s'agit d'un problème de navetteurs et d'un transit de masse qui induit un coût important.

Refaire le point de manière générale est utile. Depuis le Plan Iris 2, des éléments neufs peuvent modifier notre interprétation de la situation. Dans une autre commission, il a été dit qu'il serait possible de financer n'importe quelle proposition sur les voitures sans conducteur que notre Région avancerait. Cette commissaire, pourtant assez prudente, l'affirmait car elle estimait que la ville de demain était en jeu et était enthousiaste que Bruxelles soit une ville pilote sur cette thématique.

Deuxièmement, concernant la multimodalité et le lien avec le réseau ferroviaire, je serai très intéressée de vous entendre répondre à la prochaine interpellation. Quand nous nous sommes rendus à la SNCB, nous n'avons pas vraiment été convaincus par l'intégration de la multimodalité dans les nouvelles propositions qui nous ont été soumises.

Quant à la zone métropolitaine, nous devons prendre les devants pour ouvrir des négociations ou, du moins, pour se réunir autour d'une table avec les Régions qui nous entourent. Il serait donc très intéressant de vous voir inviter vos collègues, tant flamands que wallons, pour se demander si on est désormais prêt pour concrétiser ce qui paraît évident : un tracé des transports en commun bruxellois allant au-delà de nos frontières. Ce serait une bonne chose si les Bruxellois prenaient cette initiative.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat u in het kader van het artikel in L'Echo en van de beleidsverklaring uw standpunt nog eens in de verf hebt gezet. Het massale pendelverkeer brengt hoge kosten mee.*

Sinds het Iris 2-plan zijn er elementen bijgekomen die tot een nieuwe interpretatie van de situatie kunnen leiden. In een andere commissie werd gesteld dat het Brussels Gewest om het even welk voorstel voor automatische voertuigen zou kunnen financieren. Het betrokken commissielid drukte zich voorzichtig uit, maar tegelijkertijd was zij ervan overtuigd dat Brussel daarin het voortouw kan nemen.

Bij een volgende interpellatie zou ik graag meer van u horen over multimodaliteit en de afstemming op het spoornet. De NMBS kon ons op dat vlak immers niet echt overtuigen.

De Brusselse regering moet zelf het initiatief nemen voor onderhandelingen met de omringende gewesten. U moet zowel aan uw Vlaamse als aan uw Waalse collega vragen of ze bereid zijn om openbaar vervoer te ontwikkelen dat de grenzen van het Brussels Gewest overschrijdt.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER PASCAL SMET,

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

concernant "le volet bruxellois du plan de transport 2017 de la SNCB".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La SNCB a organisé une séance d'information à destination des mandataires bruxellois relative au plan de transport 2017. L'objectif de la réunion était à la fois de nous tenir informés des orientations du plan et de recueillir nos remarques, puisque celui-ci en est encore - du moins, je l'espère - à sa version provisoire.

À l'occasion des plans 2014 et des adaptations apportées en 2015, je vous avais interpellé sur la faiblesse de la desserte bruxelloise, qui ne ressemblait en rien à ce qu'on peut attendre d'un embryon de réseau express régional (RER). Vous m'aviez répondu qu'il fallait se concentrer sur 2017 et que les négociations avec le pouvoir fédéral et la ministre précédente étaient en bonne voie.

Malheureusement, sur la base de ce qui a été présenté par la SNCB, on peut nourrir les pires craintes. En effet, aucune ligne de l'ersatz de RER rebaptisé "S" n'est desservie par plus de deux trains par heure. Et encore, il s'agit là des lignes les mieux loties, et uniquement en heure de pointe amplifiée. Quelques lignes non exploitées le week-end le seraient le samedi - mais pas le dimanche, parce que les Bruxellois ne bougent pas le dimanche... - et l'amplitude d'autres lignes serait réévaluée. Autrement dit, on se contente d'injecter quelques trains supplémentaires sans atteindre de près ou de loin les critères minimaux d'attractivité de ce qui prétend s'apparenter à un S-Bahn, un RER ou un réseau express bruxellois (REB). Et même cette aumône n'est annoncée que sous réserve d'une série de conditions matérielles et budgétaires.

Enfin, la SNCB annonce avec enthousiasme la captation de trains vers le réseau Diabolo afin de remplir les obligations du partenariat public-privé qui l'a financé. Dois-je rappeler que ledit partenariat n'est rien d'autre qu'un hold-up, un

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

betreffende "het Brussels onderdeel van het vervoersplan 2017 van de NMBS".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *De NMBS organiseerde een informatiesessie voor de Brusselse volksvertegenwoordigers over haar Vervoersplan voor 2017. Ze wilde ons niet alleen op de hoogte brengen van de richting die ze uit wil, maar stond ook open voor onze opmerkingen bij het ontwerpplan.*

Ik heb u eerder al vragen gesteld over de slechte bediening van Brussel door de NMBS. Uw antwoord luidde toen dat we moesten vooruitkijken naar 2017. Volgens u gingen de onderhandelingen met de federale regering en de vorige minister van Mobiliteit de goede kant uit.

Jammer genoeg valt na de presentatie van het plan het ergste te vrezen. Zo wordt geen enkele lijn op het tot 'S' omgedoopte ersatz-GEN meer dan twee keer per uur bediend, en dan nog slechts op de drukste momenten. Op enkele andere lijnen, waar nu in het weekend geen enkele trein rijdt, zouden er op zaterdag wel treinen rijden, maar niet op zondag. De overige lijnen worden herzien.

De NMBS gooit met andere woorden links en rechts enkele extra treinen op het net, maar haalt daarbij lang het minimum niet om het expresnet aantrekkelijk te maken. Bovendien wordt het alleen uitgevoerd als er aan een reeks materiële en budgettaire voorwaarden voldaan is.

Ten slotte kondigt de NMBS enthousiast aan dat er meer treinen over de Diabolverbinding komen, zodat ze aan de verplichtingen van de publiek-private samenwerking (PPS) waarmee dat netwerk gefinancierd werd, kan voldoen. Die PPS is echter een ware roofoverval, waarbij middelen voor de uitbating doorgeschoven werden naar investeringen in infrastructuur, waar we dan ook nog eens honderd keer te veel voor betalen. Treinen die over het Brussels netwerk zouden

détournement dans la clé 60-40 de moyens destinés à l'exploitation vers des investissements en infrastructure, et que nous le payons - sans exagérer - au centuple ? Des trains qui devraient donc légitimement desservir le réseau bruxellois sont détournés vers Zaventem, sans même effleurer la Région bruxelloise, pour financer une infrastructure située en Flandre.

Dans la mesure où la SNCB précise que cette mouture du plan de transport 2017 a été élaborée en concertation avec la Région, j'aimerais savoir comment cette concertation s'est matérialisée. Qui a représenté la Région ? Quelles sont les exigences que vous avez posées à cette occasion, si concertation il y a eu ? Le plan tel que présenté actuellement satisfait-il le gouvernement bruxellois ? Je souhaiterais également savoir si vous avez déjà formulé un avis sur ce plan à l'attention de la SNCB et du gouvernement fédéral.

L'heure est grave. Nous avons, dans cette commission, parlé d'un plan potentiel pour 2040 avec des lignes de métro qui faisaient rêver tout le monde. Or, ici nous nageons plutôt en plein cauchemar : ce qui permettrait réellement de donner de l'impulsion à la mobilité des transports publics à Bruxelles et qui pourrait être facilement réalisé est en très mauvaise voie.

Par ailleurs, dans ce contexte se pose la question du retour légitime que la Région bruxelloise peut attendre de la SNCB.

Discussion

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Si la démarche de la SNCB semble nous offrir aujourd'hui l'opportunité de donner notre avis, notamment par la présentation dernièrement de son plan de transport 2017 aux bourgmestres et parlementaires bruxellois, il est aussi important de disposer d'outils d'information adaptés afin de livrer notre avis en pleine connaissance de cause. Or, le document présenté lors de la réunion du 30 mai 2016 n'a été que partiellement transmis. Toute la partie concrète relative aux lignes a été supprimée car, selon la SNCB, "il s'agit en ce moment seulement d'une proposition et nous voulons éviter

moeten rijden, worden naar Zaventem afgeleid zonder langs Brussel te passeren. Op die manier financiert Brussel Vlaamse infrastructuur.

Volgens de NMBS werd het Vervoersplan 2017 in overleg met het gewest opgesteld. Wie vertegenwoordigde daarbij het Brussels Gewest? Welke eisen hebt u gesteld? Neemt de Brusselse regering genoegen met het plan zoals het voorgesteld werd? Hebt u de NMBS en de federale regering van uw standpunt op de hoogte gebracht?

Daarnet zat iedereen te dromen over nieuwe metrolijnen tegen het jaar 2024, maar het Vervoersplan 2017 van de NMBS stort ons in een nachtmerrie. In verband daarmee rijst overigens de vraag wat het Brussels Gewest legitiem van de NMBS mag verwachten.

Bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is goed dat de NMBS onze mening vraagt, maar dan moeten we ook over de nodige informatie beschikken. Het document dat tijdens de vergadering van 30 mei 2016 gepresenteerd werd, is nadien slechts gedeeltelijk aan ons bezorgd. Het concrete deel over de lijnen werd er niet aan toegevoegd omdat het volgens de NMBS slechts over een voorstel ging.*

De presentatie bood trouwens geen duidelijk beeld van het aantal stopplaatsen in het Brussels Gewest. Heeft de Brusselse regering een vollediger

qu'elle soit interprétée comme définitive".

Par ailleurs, la présentation ne permet pas de se faire une idée claire quant à l'amélioration de la desserte des points d'arrêt à l'intérieur du territoire bruxellois. Le gouvernement bruxellois dispose-t-il, de son côté, d'un document plus complet lui permettant de faire valoir les demandes bruxelloises en pleine connaissance de cause ?

Quant à la vision que la SNCB a de la Région bruxelloise, la présentation du 30 mai confirmait une vision fonctionnelle d'une Région considérée comme un pôle d'emplois vers et depuis lequel il faut transporter les navetteurs venant des autres grandes villes du pays.

Malheureusement, le réseau ferré intrabrugeois, pourtant extrêmement riche et dense, n'est pas envisagé comme un moyen de transport intrabrugeois complémentaire aux autres modes de transport public. Or, plusieurs lignes S offrent une liaison intrabrugeois exceptionnelle sans réelle alternative offerte par d'autres transports publics. Par exemple, la ligne S1 qui relie Uccle-Stalle à la gare de Bruxelles-Central en douze minutes ne compte aujourd'hui qu'un train par heure. Quant à la ligne S5 qui relie Meiser à Uccle-Saint-Job en dix-sept minutes, elle ne voit, elle aussi, qu'un train passer par heure, et encore avant 19h... Pour le groupe DÉFI, toutes les lignes S doivent être renforcées, avec une fréquence minimum de quinze minutes en heure de pointe.

Par ailleurs, nous estimons qu'il y a lieu de réorganiser le réseau intra-brugeois en tenant compte :

- de l'actuel réseau STIB ;
- des projets de développement du réseau à moyen terme (notamment, le plan directeur bus, métro...) ;
- des projets de nouveaux quartiers ;
- des quartiers qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'une offre de transport public suffisante.

Un autre point concerne l'entretien, la sécurisation et la rénovation des gares bruxelloises existantes, ainsi que développement de parkings de dissuasion aux abords des gares situées en dehors ou aux entrées de Bruxelles, pour permettre aux usagers venant de quartiers bruxellois peu desservis ou de

document?

De NMBS benadert het Brussels Gewest vanuit functioneel oogpunt, als een werkgelegenheidscentrum.

Helaas wordt het uitgebreide spoornet op Brussels grondgebied niet beschouwd als een aanvulling op de andere vormen van openbaar vervoer. Nochtans bieden meerdere S-lijnen verbindingen waar geen reëel alternatief voor bestaat. Lijn S1 is bijvoorbeeld een verbinding van 12 minuten tussen Ukkel-Stalle en Brussel-Centraal, maar telt slechts een trein per uur. Treinen op lijn S5 doen zeventien minuten over de afstand tussen Meiser en Ukkel-Sint-Job en rijden eveneens eenmaal per uur (en dit slechts tot 19 uur). DéFI is van mening dat alle S-lijnen tijdens de spits een frequentie van ten minste vier treinen per uur moeten hebben.

Bovendien vinden we dat het Brusselse spoornet gereorganiseerd moet worden, rekening houdend met:

- *het huidige MIVB-net;*
- *de uitbreidingsplannen voor onder meer bus en metro op middellange termijn;*
- *de plannen voor nieuwe wijken;*
- *de huidige lacunes van het openbaar vervoer in sommige wijken.*

Een ander punt is het onderhoud, de beveiliging en de renovatie van de bestaande Brusselse treinstations en de aanleg van parkeerterreinen in de buurt van stations aan de buitengrenzen van het gewest.

Tot slot is het belangrijk om nu al met de Brusselaar over het spoornet te communiceren, want die ziet vaak het potentieel van de trein niet voor zijn verplaatsingen in de stad.

De volgende punten zouden het Brusselse spoornet kunnen verbeteren:

- *een nieuwe visie;*
- *een aanpassing van het Brusselse net;*
- *een hogere frequentie;*

plus loin de prendre le train pour se rendre dans le centre.

Enfin, il nous semble primordial de travailler dès à présent au développement d'une stratégie de communication et d'information à l'attention des Bruxellois, qui ne perçoivent bien souvent pas le grand potentiel du réseau ferré pour les déplacements à l'intérieur de la ville. Cette information devrait être axée sur le réseau ferré existant et sur son amélioration programmée dans le plan de transport 2017.

Voilà les points principaux que nous voudrions voir avancer pour améliorer le réseau ferroviaire intrabrugeois :

- changement de vision ;
- adaptation du réseau interne ;
- augmentation des fréquences ;
- entretien des gares ;
- développement de parkings ;
- communication rail spécifique à Bruxelles.

En réponse à ma question posée au début du mois de mai concernant "l'exploitation du réseau SNCB par la STIB ou un opérateur privé conventionné", vous m'avez dit que cette solution n'était pas possible. Néanmoins, vous avez précisé que la voie à suivre était de faire valoir nos demandes auprès de la SNCB pour qu'elle développe son réseau en tenant compte des attentes des Bruxellois.

J'aimerais savoir où en est le processus. Quand Bruxelles prévoit-elle de faire valoir ses attentes pour les Bruxellois ? Et surtout, quelles sont les priorités défendues par le gouvernement bruxellois à l'égard de la SNCB ?

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La question de Mme Delforge est pertinente et tombe à point nommé après le débat sur le métro. Tous les membres de cette commission sont convaincus qu'il faut avancer sur*

- *het onderhoud van de stations;*
- *de ontwikkeling van parkeergelegenheid;*

- *specifieke communicatie met de Brusselaar.*

In mei zei u dat u de Brusselse verzuchtingen aan de NMBS zou overbrengen, opdat die met onze verwachtingen rekening zou houden. Hoe zit het daarmee? Welke prioriteiten verdedigt de Brusselse regering bij de NMBS?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De vraag van mevrouw Delforge is terecht. Ze komt dan nog erg gelegen na het debat over de metro. Iedereen in de commissie is het erover eens dat er werk gemaakt moet worden van het voorstadsnet of de

le dossier du réseau suburbain ou du RER, à l'horizon du plan de transport 2017.

Quelles sont les propositions de la Région à la SNCB en la matière ? Nous devons obtenir une fréquence de quatre trains par heure en périodes de pointe, y compris le week-end.

Comment allez-vous convaincre la SNCB des besoins de la Région ? Des discussions seraient en cours à propos du gel de la redevance pour l'infrastructure, due à Infrabel, pour des zones susceptibles de congestion, dont la Région fait partie.

Participez-vous à la discussion ou celle-ci se joue-t-elle exclusivement au niveau fédéral ?

Un troisième point concerne l'intégration tarifaire. La multimodalité est une option incontournable pour garantir un bon fonctionnement.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Lorsque nous avons visité la SNCB qui présentait son projet, plusieurs

S-baan. Het Vervoersplan van 2017 is echt wel de deadline daarvoor. Zo staat het ook in het federaal regeerakkoord.

Ik wil van de minister graag weten wat het gewest aan de NMBS vraagt. Welk plan leggen we aan de NMBS voor? We zouden toch moeten weten dat het voorstadnetwerk een gewestelijk succesverhaal kan worden. Tijdens de spits moeten op alle lijnen vier treinen per uur rijden, maar ook in het weekend.

Van Meiser naar Halle kan momenteel tot zeven uur 's avonds, daarna lukt dat niet meer. In het weekend is de verbinding ook onbestaande. Dat is te gek voor woorden. We moeten de discussie over welke treinen er moeten rijden aangaan met de NMBS.

Zaterdag en zondag zullen er in die zin anders uitzien dan zondagen. De MIVB heeft immers ook andere regelingen voor die dagen. De NMBS moet daar een voorbeeld aan nemen.

Hoe overtuigt u de NMBS van wat het gewest nodig heeft? Ik heb gehoord dat er problemen zijn omtrent de infrastructuurvergoeding. De NMBS moet Infrabel betalen voor elke stop die ze inlast. Er zouden discussies zijn over vaste bedragen in congestiegevoelige gebieden, zoals het gewest er volgens mij een is.

Zit u mee aan tafel bij die discussie of speelt ze alleen bij de federale overheid? Het zou een goede zaak zijn als we naar de bevrozing van de infrastructuurvergoeding in congestiegevoelig gebied evolueren.

Een derde punt is de tarief- en kaartjesintegratie. Als ik het goed begrepen heb, kun je een abonnement kopen voor de NMBS en de MIVB, maar hoe staat het daarmee? Als we het geheel gesmeerd willen laten werken, is er geen andere optie dan multimodaliteit: met de trein van de Rand naar een overstapstation in het Brussels Gewest en vandaar verder met de metro, tram of bus.

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Uit de presentatie van de NMBS bleek dat de*

membres de cette commission ont été surpris de la vision qui se dégagait de la présentation : un problème de navetteurs poussé à l'extrême. La vision de la SNCB est extrêmement utilitariste : l'usage de Bruxelles par des non-Bruxellois mais sans intégrer les trajets intrabruuxellois. Le réseau S est important, mais il doit intégrer un espace multimodal pour que les utilisateurs du train puissent bénéficier d'une transition vers un réseau efficace une fois arrivé à Bruxelles.

En outre, la zone métropolitaine n'était pas assez mise en avant dans cette présentation axée sur les nombreux navetteurs venant d'Anvers et de Gand, par exemple. Certes, il faut encourager ces navetteurs à ne pas utiliser leur voiture, mais la SNCB n'intégrait pas de réseau intrabruuxellois ou métropolitain dans sa proposition. L'interpellation de Mme Delforge est donc très pertinente.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais). - *L'un des éléments invoqués est la faible fréquence, d'un train par heure, sur certaines lignes locales ou de moindre importance.*

Les chiffres qui indiquent une faible fréquentation de ces lignes sont indubitablement influencés par le peu d'intérêt de celles-ci pour les voyageurs. Quels sont les chiffres de fréquentation des lignes locales de la SNCB ?

Partagez-vous l'idée selon laquelle l'impact des chiffres de fréquentation pourrait être faussé, compte tenu de la faible attractivité de ces lignes pour les utilisateurs potentiels ?

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

maatschappij uitsluitend rekening houdt met de pendelaarsproblematiek. De maatschappij is heel sterk gericht op het gebruik van Brussel door niet-Brusselaars, zonder daarbij de trajecten binnen Brussel te benutten. Het S-netwerk is belangrijk maar treinreizigers moeten op het MIVB-net kunnen overstappen zodra ze in Brussel aankomen.

De presentatie was haast uitsluitend gericht op de vele pendelaars die van Antwerpen of Gent komen. Uiteraard moeten die gestimuleerd worden om niet met de auto te komen, maar de NMBS hield in haar voorstel geen rekening met het netwerk binnen het hoofdstedelijk gebied.

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - Een van de elementen die naar voren wordt geschoven is de beperkte frequentie van treinen op een aantal kleinere of lokale lijnen in Brussel. Er wordt al lang gedebatteerd over hoe het komt dat er maar een lokale trein per uur tussen punt A en punt B rijdt. Ik vraag me af hoe die lijnen vandaag gebruikt worden.

De cijfers die aantonen dat die lijnen zo weinig worden gebruikt, zullen ongetwijfeld beïnvloed zijn door het feit dat die lijnen niet interessant zijn omdat ze slechts een keer per uur rijden. Ik heb zelf in de buurt van zo'n station gewoond en vond het zeer onpraktisch om maar een trein per uur te kunnen nemen. Hebt u een zicht op de gebruikscijfers van de lokale NMBS-lijnen? Ik vermoed dat u, als Brussels minister van Mobiliteit, een overzicht hebt over alle modi van openbaar vervoer in het gewest.

Wat vindt u van het standpunt dat gebruikscijfers een verkeerde impact zouden kunnen uitoefenen? Het feit dat er maar een trein per uur rijdt, is namelijk weinig aantrekkelijk voor potentiële gebruikers.

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- La SNCB a présenté son avant-projet de plan de transport 2017 aux mandataires bruxellois. Après cette présentation a eu lieu une réunion interministérielle lors de laquelle ce plan de transport fut abordé. La position de la Région bruxelloise, élaborée dans une note, étant connue depuis longtemps tant à la SNCB que par les fonctionnaires présents dans les groupes de travail, je ne vois pas d'inconvénient à la communiquer à la commission.

Je voudrais nuancer les réponses exprimées par la SNCB du temps de M. Galant, mais aussi plus récemment avec M. Bellot. Ce n'est pas parce que la SNCB communique avec les opérateurs régionaux (STIB, les sociétés De Lijn et TEC) que ces derniers parlent au nom de la Région. Dans le contexte des échanges entre la SNCB et la STIB du temps de Mme Galant, la STIB ne représentait pas la Région et nous l'avons répété. Cet opérateur pourvu d'opinions et d'intérêts propres ne représente ni le gouvernement, ni son ministre de la Mobilité, ni les priorités fixées par la Région.

Ensuite, si j'ai bien compris les propos des représentants de la SNCB, l'avant-projet était difficilement adaptable aux demandes exprimées par notre Région, mais la SNCB en a cependant pris bonne note et M. Bellot a confirmé qu'il allait étudier nos différentes questions pour éventuellement moduler l'avant-projet de plan.

Le problème, pour la SNCB, c'est de ne pas connaître le cadre de fonctionnement. En effet, il faut un budget d'exploitation. Pour le définir, il faut connaître l'évolution de la dotation, mais aussi la redevance d'infrastructure qu'Infrabel demande, le plan d'investissement ferroviaire 2016-2020 et le contrat de gestion 2016-2020. Or, rien de tout cela n'a été tranché par le gouvernement fédéral. Dans un tel flou, il n'est pas facile de rédiger un plan de transport.

Concernant le contenu de l'avant-projet du plan de transport, ce qui a été présenté est évidemment insuffisant pour nous. Il y a bien quelques améliorations au niveau de la fréquence, de l'amplitude, mais il reste des soucis de cadence pour certaines haltes, à l'heure de pointe ou quand ne passent que deux trains par heure en heure creuse ou trois trains le samedi. Corriger ces défauts est une demande très importante de notre part. J'espère que ces points seront adaptés.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De NMBS stelde haar Vervoersplan 2017 aan de Brusselse volksvertegenwoordigers voor. Nadien kwam het plan ook in een interministeriële vergadering aan bod. Het standpunt van het Brussels Gewest is al lang bekend en ik zie dan ook niet in waarom ik het niet aan u zou mogen meedelen.*

Ik wil de antwoorden van de NMBS ten tijde van minister Galant en recenter ook onder minister Bellot nuanceren. Het is niet omdat de NMBS communiceert met spelers uit Brussel, dat die het gewest ook vertegenwoordigen. Dat geldt met name voor de MIVB.

Als ik de NMBS goed begrepen heb, was het moeilijk om het plan aan de opmerkingen van het Brussels Gewest aan te passen. De NMBS heeft die opmerkingen echter wel genoteerd. Minister Bellot zal de Brusselse verzoeken bestuderen en nagaan of het plan eventueel gewijzigd kan worden.

Het probleem is dat de NMBS onvoldoende elementen in handen heeft. Om een exploitatiebudget te kunnen bepalen, moet de NMBS meer weten over haar dotatie, het spoorinvesteringsplan voor 2016-2020 en de beheerovereenkomst 2016-2020. Daarover nam de federale regering echter nog geen enkele beslissing. Het is voor de spoorwegmaatschappij dan ook moeilijk om een goed vervoersplan uit te werken.

Uiteraard is de inhoud van het voorontwerp van het vervoersplan ontoereikend. Het bevat wat verbeteringen wat de frequentie en de reissnelheid betreft, maar globaal gezien rijden er te weinig treinen. Ik heb de NMBS dan ook gevraagd om daar wat aan te doen.

Dat neemt niet weg dat de NMBS en Infrabel voor het eerst rekening houden met de gewesten. Jammer genoeg blijft het vooral bij een uitwisseling van informatie en worden de gewesten niet echt bij het opstellen van het plan betrokken, hoewel ik daar herhaaldelijk op aangedrongen heb. Tijdens ministeriële vergaderingen legde ik een aantal vragen en opmerkingen op tafel. Ik hoop daar snel een antwoord op te krijgen.

Een bijkomend probleem is dat de federale regering de vertegenwoordiging van de gewesten

L'optimisation de la cadence, l'intervalle égal entre les trains et la systématisation de la desserte des haltes ne semblent malheureusement pas des sujets aboutis dans le plan de transport.

Toutefois, reconnaissons que, pour la première fois, la SNCB et Infrabel prennent conscience de l'existence des Régions. C'est un début. Mais cela consiste encore trop souvent en un transfert d'informations et non une participation réelle des Régions, malgré la demande de ces dernières. À plusieurs reprises, lors de réunions ministérielles, nous avons posé des questions et fait des remarques. Nous attendons les réponses. J'espère qu'elles arriveront bientôt.

Autre difficulté, en dépit des promesses de Mme Galant, la question de la représentation des Régions dans les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel n'est toujours pas réglée par le gouvernement fédéral. Or, il importe que les Régions siègent dans les organes décideurs de la SNCB.

Outre les exigences de fréquence, l'importance du réseau S pour la mobilité commence à être comprise par tout le monde. À ce niveau, il faut une offre non seulement solide quantitativement et qualitativement, mais aussi visible et reconnaissable. Tant les navetteurs que les voyageurs bruxellois doivent savoir que cette offre existe. C'est donc toute la question de la commercialisation, de la promotion, du type de matériel roulant utilisé, la politique de stationnement, l'attractivité des gares, la convivialité, etc.

(poursuivant en néerlandais)

J'imagine que nous pourrions vous communiquer les chiffres de la SNCB. Avant de pouvoir élaborer plus avant une intégration des titres de transport, nous devons disposer des résultats d'une étude y afférente et aussi d'un plan de transports.

(poursuivant en français)

Nous voulons poursuivre notre dialogue constructif. Les conflits sont inutiles. Nous avons obtenu du temps supplémentaire. M. Bellot a été attentif à nos remarques. Les premières réunions se dérouleront à la fin du mois d'août avant une nouvelle conférence interministérielle en

in de bestuursraden van de NMBS en Infrabel nog steeds niet geregeld heeft.

Iedereen begint stilaan in te zien welk belang het S-netwerk heeft voor de Brusselse mobiliteit. Het aanbod moet zowel kwantitatief als kwalitatief overtuigen en moet zichtbaar en herkenbaar zijn. Bovendien moeten zowel pendelaars als Brusselaars van het aanbod op de hoogte zijn.

(verder in het Nederlands)

De NMBS heeft die cijfers. Ik neem aan dat we die kunnen krijgen en we zullen ze u dan bezorgen. Voor de kaartjesintegratie wachten we op de resultaten van een studie. Er moet ook een vervoersplan komen, voor we werk kunnen maken van een verdere kaartjesintegratie.

(verder in het Frans)

Ik wil aan een constructieve dialoog blijven werken, want conflicten leveren niets op. Minister Bellot staat alvast open voor onze opmerkingen. De eerste vergaderingen vinden begin augustus plaats, nog voor de volgende interministeriële conferentie in september. Ik heb erop aangedrongen om het plan niet aan de federale regering voor te leggen voor de gewesten het hebben kunnen amenderen. Daarnaast moet er ook meer duidelijkheid komen over de beheersovereenkomst en het investeringsplan van de NMBS. Het Vervoersplan 2017 moet het pendelaarsprobleem helpen oplossen door de ontwikkeling van een veel groter aanbod.

De bal ligt nu in het kamp van de federale regering.

septembre. Nous avons insisté sur le fait que ce plan ne soit pas présenté au gouvernement fédéral avant que les Régions ne l'aient vu et n'aient pu l'amender ou le commenter. J'espère que le message passera, mais c'est au gouvernement fédéral et à la SNCB de faire la lumière sur le contrat de gestion et le plan d'investissement. Le plan de transport doit résoudre le problème important des navetteurs et cela passe par une offre beaucoup plus élevée.

La balle est maintenant dans le camp de l'État fédéral. En tant que Bruxellois, nous restons constructifs mais demeurons fermes dans nos demandes bien connues. Maintenant, nous attendons l'été.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse confirme une vision peu optimiste. M. Loewenstein a rappelé que nous n'avons pas reçu de la SNCB les transparents avec toutes les lignes ferroviaires et la vitesse à laquelle la SNCB a évacué les réponses à nos préoccupations concrètes était révélatrice.

Certes, il faut rester constructif car, de toute façon, nous n'avons pas la tutelle sur la SNCB. Néanmoins, ce que nous nous sommes vu proposer reste le mieux que l'on puisse espérer dans l'hypothèse où tous les indicateurs budgétaires sont au vert.

J'avais déjà fait cette suggestion en 2013 : il est grand temps d'envisager que la STIB roule sur des rails d'Infrabel. Qu'on en soit partisan ou non, la libéralisation du transport national des passagers arrive à grand pas. Infrabel va devoir revoir le prix de ses sillons, et si la SNCB ne se décide pas à exploiter le réseau à Bruxelles de manière sensée, un autre opérateur se présentera pour le faire. Ainsi, soit le réseau sera exploité de manière boiteuse par la SNCB, soit un opérateur privé prendra le marché sans que la Région ne puisse orienter le service au bénéfice des habitants.

Dans cette perspective, la seule voie pour préserver le service public et assurer une exploitation rationnelle de l'infrastructure ferroviaire à Bruxelles est que la STIB se prépare. Cette

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Uw antwoord klinkt weinig optimistisch.*

Toch moet u zich inderdaad constructief blijven opstellen, want het Brussels Gewest heeft geen enkele toezichhoudende bevoegdheid tegenover de NMBS. Dat neemt niet weg dat het voorstel dat we te zien kregen, het beste is waarop we kunnen hopen als alle budgettaire indicatoren op groen staan.

Ik stelde in 2013 al voor dat de MIVB eindelijk het spoornet van Infrabel zou gebruiken. Of we dat nu willen of niet, de liberalisering van het passagiersvervoer per spoor nadert met rasse schreden. Infrabel zal de prijzen voor zijn rijpaden moeten herzien. Als de NMBS het Brusselse netwerk niet op een redelijke manier exploiteert, zal een privé-operator zich wel in dat gat storten. In dat geval zal het Brussels Gewest zeker geen greep meer hebben op de dienstverlening.

De beste oplossing is dat de MIVB zich nu al voorbereidt op een redelijke uitbating van het spoornet van Infrabel in Brussel. In dat geval zal de MIVB binnen vijf of tien jaar de zaak kunnen opvangen, als de NMBS passief blijft toekijken. Het is echter mogelijk dat de NMBS op termijn in actie schiet, omdat ze inziet dat de Brusselaars het spoornet in en rond het gewest effectief gebruiken, niet alleen op weekdays, maar ook 's avonds en in het weekend.

anticipation conduira à ce que, si la SNCB reste statique, on ne se retrouve pas dans cinq ou dix ans le bec dans l'eau, ou à ce que la SNCB comprenne qu'elle a intérêt à se mobiliser et à considérer les Bruxellois comme de vrais usagers des trains dans et aux alentours de Bruxelles, en semaine, mais aussi le soir et le week-end, une période qui comprend deux jours et non un seul.

Mme Julie de Grootte (cdH).- M. le président, pourriez-vous, au nom de la commission, réclamer ces fameux transparents affichant les lignes ?

M. le président.- Certainement.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage des vélos".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans la lettre d'orientation relative à la mobilité et aux travaux publics, il est prévu, pour l'année 2016, "d'élaborer une vision quant à l'intégration des nouvelles technologies pour le comptage de vélos". À l'heure actuelle, cette quantification annuelle se réalise manuellement à 26 points de comptage.

La collecte d'informations sur les déplacements est essentielle, et ce, notamment, afin d'évaluer l'efficacité des politiques mises en place. Le

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (*in het Frans*).- *Mijnheer de voorzitter, kunt u in naam van de commissie de details van de treinverbindingen opvragen?*

De voorzitter.- Zeker.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de integratie van de nieuwe technologieën voor de fietsentelling".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *In de oriëntatiebrief over de mobiliteit en de openbare werken staat dat er in 2016 een visie komt voor de integratie van nieuwe technologieën om fietserstellingen te organiseren. Momenteel gebeurt de jaarlijkse telling handmatig op 26 telpunten.*

Informatie over de verplaatsingen is essentieel om de efficiëntie van het beleid te meten. De klassieke telling vertoont een heleboel tekortkomingen, zoals

comptage manuel comporte plusieurs imperfections dont le fait que, d'une période de comptage à l'autre, il y a beaucoup de fluctuations, et ce n'est que la moyenne horaire des 26 points des 4 périodes comptées, qui permet une réelle comparaison.

L'automatisation des comptages des cyclistes, mais également des piétons, est techniquement possible. Elle permet d'obtenir des données fiables pour comprendre et analyser des modes de déplacement doux. Cette technologie est déjà mise en place à New York, au Canada et à Copenhague.

Monsieur le Ministre, envisagez-vous toujours d'utiliser des compteurs automatisés ?

Quel est le calendrier retenu ? Avez-vous déjà choisi les axes où seront installés les compteurs ?

Alors que le dernier comptage routier a coûté 60.000 euros, quel est le coût du comptage annuel effectué par l'Observatoire du vélo ?

Disposez-vous d'études internationales sur l'automatisation des comptages lorsque ces derniers portent sur les déplacements doux ? Si oui, quelles sont vos conclusions ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Prenant comme base l'observatoire vélo, nous avons déterminé, avec le manager vélo et l'asbl Pro Velo, les axes à équiper de boucles de comptage.

Comme les boucles ne permettent pas d'enregistrer les mouvements directionnels des cyclistes, et ce contrairement aux observateurs manuels, nous avons sélectionné des axes plutôt que des carrefours.

Ces axes disposent d'aménagements divers : circulation mixte, pistes cyclables séparées unidirectionnelles et bidirectionnelles, bandes bus ouvertes aux cyclistes, pistes marquées. Il est donc primordial de choisir une technologie qui puisse distinguer les cyclistes dans toutes ces situations. Par rapport aux différents types de compteurs automatiques - boucles de détection magnétiques, caméras (infrarouges), boucles piezo, fibres optiques -, il s'avère que les fibres optiques

de vele schommelingen van jaar tot jaar, waardoor het uurgemiddelde van de 26 punten over vier telperiodes in aanmerking genomen wordt om te kunnen vergelijken.

Automatische fietsers- en voetgangerstellingen zijn technisch mogelijk. Ze leveren betrouwbare gegevens op om de verplaatsingen van zachte weggebruikers in kaart te brengen. De technologie wordt al gebruikt in New York, Canada en Kopenhagen.

Bent u nog altijd van plan om geautomatiseerde tellingen te organiseren?

Wanneer wilt u daarmee beginnen? Weet u al waar de tellers geïnstalleerd zullen worden?

De laatste autotelling kostte 60.000 euro. Hoeveel kost de jaarlijkse fietsersstelling?

Hebt u weet van internationale studies over automatische tellingen van zachte weggebruikers? Welke conclusies trekt u daaruit?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Samen met de fietsmanager en de vzw Pro Velo hebben we beslist waar de telpunten komen.*

In tegenstelling tot manuele tellingen kunnen meetlussen de richting die fietsers uitrijden niet registreren. Daarom hebben we de voorkeur gegeven aan invalswegen boven kruispunten.

De inrichting van die wegen verschilt sterk, met gemengd verkeer, gescheiden fietspad in een of twee richtingen, busbanen toegankelijk voor fietsers of gemarkeerde fietspaden. We moeten dus kiezen voor een technologie die in alle situaties fietsers kan herkennen. Blijkbaar zijn optischevezellussen betrouwbaar, duurzaam en geschikt om alle fietstypes te onderscheiden.

De eerste lussen worden op het einde van het jaar geïnstalleerd. De installatieplekken zijn nog niet gekozen, maar we opteren voor de grote

répondent au mieux à nos besoins. Elles permettent de détecter tous types de vélos, sont fiables et durables et permettent de distinguer les cyclistes dans la circulation.

Le placement des premières boucles est prévu fin de cette année, après la procédure administrative de marché public. Le choix des axes n'est à ce jour pas définitif. Il s'agit en premier lieu des axes les plus importants, comme la rue de la Loi, l'avenue de la Couronne ou encore l'avenue Louise, mais aussi d'endroits où d'importants travaux d'infrastructures sont en cours ou prévus, permettant de mesurer leur impact sur le nombre de cyclistes. Ces boucles automatiques nous apporteront, 24 heures sur 24, une information précieuse sur l'évolution du nombre de cyclistes sur les axes équipés. L'observatoire vélo coûte 67.464 euros, et consiste chaque année en deux parties :

- le volet 'comptage', incluant les comptages des 26 points quatre fois par an, des observations de l'occupation des parkings vélos aux abords des stations de métro, des informations sur l'équipement en matière d'éclairage des cyclistes et un rapport d'analyse de ces comptages ;

- et le volet 'enquête', sur un sujet plus spécifique comme les obstacles à l'usage du vélo ou le vol de vélo.

Oui, les agents assistent régulièrement à des séminaires et des conférences sur le sujet du vélo et des comptages. Nous avons notamment consulté les rapports de la Province d'Anvers mais aussi de la Federal Highway Administration aux États-Unis. Il en résulte, entre autres, que le comptage des cyclistes est particulièrement important pour des raisons de promotion du vélo, plus encore que pour la récolte pure et simple des données. Un des principaux obstacles aux investissements et aux aménagements cyclistes est l'impression qu'ils sont peu utilisés, comme on l'a vu avenue Roosevelt. Évidemment, puisque c'est très dangereux de rouler là-bas !

(Remarques de Mme Delforge)

Comme au boulevard Général Jacques, on y trouve peu de cyclistes parce qu'il faut être courageux pour y rouler à vélo. Mais on peut changer cette perception. Des comptages automatisés permettent

invalswegen, zoals de Wetstraat, de Kroonlaan of de Louizalaan, naast plekken waar belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd worden of gepland zijn. De automatische lussen zullen 24 uur op 24 waardevolle informatie opleveren over de schommelingen van het aantal fietsers. De fietsstelling kost 67.464 euro en bestaat uit twee delen:

- de eigenlijke telling op 26 punten, vier maal per jaar, de registratie van de bezetting van fietsstallingen in de buurt van metrostations, informatie over fietsverlichting en een analyserapport over de tellingen;

- een onderzoek over een specifiek onderwerp, zoals obstakels of fietsdiefstallen.

De ambtenaren wonen geregeld seminars en conferenties over fietsen en tellingen bij. We hebben verslagen van de provincie Antwerpen en ook van de Federal Highway Administration in de Verenigde Staten gekregen. Daaruit blijkt onder andere dat fietsstellingen bijzonder belangrijk zijn voor de promotie van de fiets. Een van de belangrijkste obstakels voor de investering in fietsinfrastructuur is de indruk dat ze weinig gebruikt worden, zoals op de Rooseveltlaan. Dat is niet verwonderlijk, als je weet hoe gevaarlijk fietsen daar is!

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Je mag niet kleinhartig zijn om op zulke banen te fietsen. We kunnen de perceptie echter veranderen. Automatische tellingen meten de impact van de infrastructuur en bieden ons argumenten om de aanleg van fietspaden te verdedigen. Daarom worden een aantal telautomaten uitgerust met displays waarop het aantal fietsers verschijnt.

d'objectiver l'impact des infrastructures et de mieux expliquer les aménagements. C'est pourquoi certains points de comptage automatisés seront équipés d'afficheurs qui montreront le nombre de cyclistes passant par l'axe, comme cela a été fait à Copenhague ou à Anvers.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela va dans le bon sens. Ces compteurs fixes permettront aussi des comparaisons. Mais certains axes plus éloignés, même sécurisés en partie, devront aussi bénéficier de comptages, car nous voudrions y voir plus de cyclistes.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "l'aménagement de la ligne de tram 9 et de ses arrêts".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Quel est l'état d'avancement des travaux de la ligne de tram 9 ? Celle-ci profitera-t-elle aux personnes qui résident le long de la ligne allant de Simonis au stade Roi Baudouin qu'aux navetteurs, aux étudiants du campus de Jette, aux patients, au personnel et aux visiteurs de l'UZ Brussel.*

L'aménagement de la nouvelle ligne doit aller de pair avec la sécurisation de certains carrefours et l'amélioration des structures pour piétons et cyclistes. Le calendrier des travaux sera-t-il respecté ?

Qu'en est-il de l'arrêt RER Expo, que les habitants appellent de leurs vœux ?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Dankzij die vaste telapparaten wordt vergelijken mogelijk. Dat is een goede zaak, maar ook op meer afgelegen wegen zijn tellingen noodzakelijk.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de aanleg van tram 9 en van zijn haltes".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoe staat het met de werken aan tram 9? U weet dat wij voorstander zijn van de nieuwe tramlijn, die zowel bewoners langs de lijn van Simonis naar het Koning Boudewijnstadion, als pendelaars, studenten van de campus Jette, patiënten, personeel en bezoekers van het UZ Brussel ten goede zal komen.

Samen met die werkzaamheden worden ook enkele kruispunten veiliger gemaakt en de voorzieningen voor fietsers en voetgangers verbeterd. Kunt u ons vertellen hoe de werkzaamheden opschieten en of de timing gehaald zal worden?

De route van tram 9 doorkruist de S-baanverbinding Jette-Zellik en Jette-Sint-Agatha-Berchem. In het verleden hadden de buurtbewoners terecht vragen bij GEN-halte Expo, onder meer

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Les travaux d'aménagement de la nouvelle ligne de tram 9 progressent rapidement. Vous pouvez suivre l'état d'avancement de ceux-ci sur le site internet. L'information aux riverains est bien organisée et aucune plainte n'a été enregistrée.*

Les délais seront, en principe, respectés. Ceux-ci prévoient l'achèvement de la première phase des travaux pour la mi-2018 et l'achèvement de la deuxième phase, c'est-à-dire le prolongement de la ligne jusqu'au plateau du Heysel, pour la fin de la législature.

Nous avons organisé il y a peu une présentation détaillée à l'adresse des riverains. [\[annexe\]](#)

L'arrêt RER Ganshoren-Expo est inscrit depuis longtemps sur la liste des souhaits de la Région bruxelloise mais son aménagement dépend d'un éventuel investissement fédéral. Un nombre non négligeable de riverains s'opposent à ce projet. Je répète ici les déclarations que j'ai déjà faites tant publiquement qu'en commission, à savoir que cet arrêt du RER ne constitue pas une priorité pour le gouvernement.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Concrètement, cela signifie-t-il que vous envoyez le signal à la SNCB qu'elle doit*

vanwege de ligging nabij het bos. Hoe zit het met GEN-station Expo? Hoe ver staan de werkzaamheden aan tramlijn 9? Wat is reeds gerealiseerd? Hoe ziet de planning voor de verdere werkzaamheden eruit?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe tramlijn 9 zijn bezig en ze gaan vlot vooruit. U kunt de werkzaamheden volgen op de website die up-to-date wordt gehouden. Het is een mooie bouwplaats. De buurtbewoners worden er goed bij betrokken en goed ingelicht. Er zijn geen klachten. De termijnen worden in principe gevolgd. Momenteel zijn de werkzaamheden aan de gang in de Dikke-Beuklaan en in de Laarbeeklaan.

Eind dit jaar starten er wegenwerken in de Tontoonstellingslaan. Vanaf begin 2017 worden daar de sporen gelegd. Eind 2017- begin 2018 worden de sporen verder gelegd in de Jetse Laan, tot de bestaande eigen bedding van tram 19 in de Jetse Laan. Tegelijkertijd worden de weginrichtingen uitgevoerd in de Tontoonstellingslaan en een deel van de Jetse Laan in 2017 en de rest in 2018. Op dit moment zitten we nog altijd op schema om midden 2018 de eerste fase van tram 9 te voltooien. Hopelijk zal voor het einde van de legislatuur de tweede fase tot het Heizelplateau in werking treden.

We hebben nog niet zo lang geleden een presentatie gegeven voor de bewoners. Daarin hebben we alles in detail uitgelegd. [\[bijlage\]](#)

De halte Ganshoren-Expo staat al lang op de verlanglijst van het Brussels Gewest. Het hangt ervan af of de federale regering al dan niet bereid is om te investeren. Nogal wat bewoners zijn er tegen. Ik heb al publiekelijk en ook in deze commissie gezegd dat het GEN-station voor de regering niet meteen prioritair is.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ja, dat klopt. U hebt al eens gezegd dat het geen prioritair GEN-station is. Wat wil dat concreet zeggen? Zegt

renoncer au projet d'aménagement de cet arrêt ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Cela signifie qu'elle doit investir ailleurs les moyens limités dont elle dispose.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

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 "la propreté de l'auvent, des abribus de la STIB et l'état général de la place Flagey".

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

La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Le 22 mars dernier, vous visitiez la place Flagey en compagnie des autorités communales. Dans la présente question orale, je vous interrogerai prioritairement sur l'auvent et l'abribus dont la dégradation était saisissante.

Le problème n'est pas neuf, puisque depuis l'inauguration de la place en 2008, votre prédécesseure et vous-même avez été alertés à plusieurs reprises. Des mesures ponctuelles de rénovation ont été entreprises sans pour autant parvenir à assurer une parfaite gestion du lieu dans la durée.

u tegen de NMBS dat ze die halte niet meer moet realiseren?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat wil zeggen dat ze de schaarse middelen eerder elders moet inzetten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELS 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 netheid van de luifel, de wachthokjes van de MIVB en de algemene staat van het Flageyplein".

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

Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans)*.- *Op 22 maart hebt u samen met de gemeentelijke autoriteiten het Flageyplein bezocht. U hebt toen de erbarmelijke staat van de luifel en de haltes kunnen vaststellen. Die situatie is niet nieuw. Sinds de plechtige ingebruikname van het plein in 2008 werden uw voorganger en uzelf meermaals op het probleem gewezen. Er werden gerichte renovatiemaatregelen genomen, maar die hebben het probleem niet definitief verholpen.*

De luifel van 800 m² die op 27 zuilen rust is vaak vuil en lekt. Het lijkt bijzonder moeilijk om deze indrukwekkende structuur te onderhouden. Hoe

Commençons par l'auvent, grand abri d'une superficie de 800m² avec ses 27 colonnes, souvent sale et pas toujours complètement étanche. Si cette structure est impressionnante, l'entretien semble difficilement gérable. Quel entretien spécifique lui est réservé ? Quelle est la fréquence de nettoyage de ses grandes surfaces vitrées ? Quel coût cela représente-t-il annuellement ?

Qui est responsable de l'ensemble de la structure métallique et des abribus ? Est-ce la Région ou la STIB ?

En décembre 2014, vous disiez vouloir responsabiliser la STIB par rapport à l'entretien régulier de l'auvent. Qu'en est-il aujourd'hui ? Monsieur le ministre, L'état général de la place Flagey laisse perplexe : tags un peu partout (sur les bancs, les poteaux, les panneaux, les parkings,...), poubelles qui débordent, déchets sur le sol, vélos démantibulés, sol et bancs en pierre fendus, voire brisés, et même des bornes électriques laissées ouvertes, sans doute à la suite du départ des forains, sans aucune forme de sécurisation ou d'avertissement...

En décembre 2014, vous annonciez votre intention de procéder à l'évaluation de la conception et de l'entretien de la place. Quels sont les résultats de cette évaluation ? Y a-t-il des contrôles réguliers ? Qu'en est-il de la coordination et du dialogue qui est effectuée à ce sujet, tant avec les autorités communales qu'avec les riverains ? Cette place étant très fréquentée, il est intéressant de voir quelle est la participation de ces derniers dans ce dossier.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les places urbaines bénéficient d'un aménagement de qualité eu égard à leur prestige et à l'importance qu'elles revêtent, aménagements qui se caractérisent par une différenciation de matériaux et de mobilier. Cette particularité nécessite effectivement une attention spécifique pour pouvoir assurer un entretien correct. La difficulté réside plus dans la manière d'entretenir ces différents éléments que dans un manque de budget.

À cet effet, j'ai demandé à Bruxelles Mobilité de

vaak worden de glaspartijen gewassen? Wat is de jaarlijkse kostprijs daarvan?

Wie is verantwoordelijk voor de metalen structuur en de haltes: het gewest of de MIVB?

In december 2014 kondigde u aan dat u de MIVB wilde responsabiliseren met betrekking tot het onderhoud van de luifel. Hoe zit het daar mee? De algemene staat van het Flageyplein is verbijsterend: tags, uitpuilende vuilnisbakken, rondslingerend afval, ontmantelde fietsen, gebroken banken en tegels, onbeveiligde elektriciteitsaansluitingen voor marktkramers, enzovoort.

U kondigde toen ook aan dat u het ontwerp en het onderhoud van het plein zou evalueren. Wat zijn de resultaten van de evaluatie? Worden er regelmatig controles uitgevoerd? Hoe verloopt de coördinatie en de dialoog met de gemeente en de buurtbewoners?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De stadspaleizen worden met verschillende soorten kwaliteitsvol materiaal en meubilair ingericht, wat een specifiek onderhoud vereist. Het probleem is dus niet zozeer het budget, maar wel de manier waarop die verschillende elementen moeten worden onderhouden.*

Ik heb Brussel Mobiliteit gevraagd om onderhoudsovereenkomsten op te stellen waarin de rechten en plichten van elke partij (gemeente, Brussel Mobiliteit, MIVB en Net Brussel) worden

mettre en place des conventions d'entretien de ces espaces pour fixer les droits et obligations de chaque partie - commune, Bruxelles Mobilité, STIB et Bruxelles-Propreté - en termes de gestion et d'entretien, et ce pas seulement pour la place Flagey, mais pour toutes les places.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Vous l'avez déjà fait ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je le leur ai demandé. Ces conventions sont en cours d'élaboration. Nous avons été visiter la place avec la commune le 22 mars, mais ce jour-là j'ai été appelé en raison d'une autre tragédie.

Une liste d'actions a été dressée à ce moment-là en vue d'effectuer un nettoyage de printemps de la place. La plupart des interventions ont déjà été effectuées depuis lors :

- l'auvent a été nettoyé (le toit et les parois) incluant le débouchage des descentes d'eau de pluie. La structure métallique (27 colonnes) a également été repeinte.

- les tags et affichages qui se trouvent sur les bancs, parois vitrées et autres mobiliers urbains ont été retirés. Malheureusement j'ai entendu que ce week-end quelqu'un a utilisé de la peinture blanche pour dégrader cet endroit. C'est d'un incivisme total. J'espère que les Bruxellois, s'ils voient une telle chose se passer, agiront. Cela coûte beaucoup d'argent à la communauté, cela salit une place qui a été nettoyée, cela ne va pas ;

- les potelets renversés ont été remplacés ;

- un balayage de fond et un nettoyage à l'eau sous pression pour enlever les taches d'huile ont été réalisés par Bruxelles-Propreté. Après le nettoyage, la fontaine sera mise en route ;

- le nettoyage et le rafraichissement des bacs à arbres et les bancs en bois sont prévus.

- pour ce qui est de la rénovation des édicules du parking, un nouveau modèle de vitres et un système de fixation différent seront proposés. Sachant que cette rénovation fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, on peut espérer la réalisation des travaux pendant l'année 2017 ;

vastgelegd. Dat geldt niet alleen voor het Flageyplein, maar voor alle pleinen.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Is dat al gebeurd?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Die overeenkomsten worden momenteel uitgewerkt.*

Op 22 maart hebben wij inderdaad samen met de gemeente het Flageyplein bezocht. Wij hebben toen een lijst opgesteld van de acties die dienden te worden ondernomen. Een aantal maatregelen werd al uitgevoerd. Zo werden het dak en de wanden van de luifel schoongemaakt, de afvoerbuizen ontstopt en de metalen structuur opnieuw geverfd. Daarnaast werden de tags op de glazen wanden en het stadsmeubilair verwijderd en werden de gesneuvelde paaltjes vervangen. Voorts werd het plein onder hoge druk gereinigd om de olievlekken te verwijderen.

Binnenkort zullen de bakken met de bomen en houten banken worden opgefrist. In 2017 zal de parkingingang met nieuwe ramen en een ander fixatiesysteem worden uitgerust. Tot slot zal de metalen structuur rond de technische installaties een nieuwe verflaag krijgen, maar op termijn moeten wij voor onderhoudsvriendelijker materiaal kiezen.

De luifel wordt gemiddeld eenmaal per jaar onderhouden door een gespecialiseerd bedrijf. De kostprijs varieert naargelang de omvang van de werken. Brussel Mobiliteit overweegt om vanaf 2017 een beroep op de netheidsdienst van de MIVB te doen, voor een bedrag van 12.000 euro per onderhoudsbeurt.

Ik vraag mij af waarom een minister moet tussenbeide komen voor dit soort werken. Een akkoord tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit zou moeten volstaan, maar in dit gewest moet er blijkbaar altijd een impuls worden gegeven om iets gedaan te krijgen.

Wij hebben voorlopig de Regie der Wegen gevraagd wildgeplakte affiches te verwijderen,

- l'édicule métallique abritant les installations techniques (Sibelga, commandes de la fontaine) est fort tagué et sera repeint dans un premier temps. Ensuite, il faudra réfléchir à un habillage plus facile à nettoyer, comme des annonceurs d'affichage culturel.

L'auvent de la place Flagey n'a pas été entretenu de manière régulière. En moyenne, une intervention annuelle y est opérée par une entreprise spécialisée mandatée par Bruxelles-Mobilité. Cette intervention a un coût variable, en fonction de l'ampleur des travaux à effectuer.

Bruxelles-Mobilité envisage dès 2017 de faire appel aux services spécialisés de la cellule propreté de la STIB pour exécuter les travaux de nettoyage de l'auvent pour un montant de l'ordre de 12.000 euros par prestation.

Je me demande pourquoi il faut une intervention ministérielle pour ce genre de travaux. Un simple accord entre la STIB et Bruxelles Mobilité suffirait. Ce serait assez logique. Mais, dans cette Région, il faut toujours donner une impulsion pour que des choses aussi concrètes et ordinaires se fassent.

Pour ce qui concerne les auvents de la STIB, on a mandaté à court et moyen terme la Régie des routes pour effectuer les nettoyages des affichages sauvages, la pose d'autocollants anti-tags sur les vitrages et l'entretien périodique des montants métalliques, en attendant la conclusion d'un partenariat spécifique avec la STIB et la commune.

Une convention pour l'entretien de la place Flagey est en cours d'élaboration, au sein d'un groupe de travail mixte, comprenant tous les partenaires.

Entretemps, l'entretien est réalisé de manière régulière en fonction des constats observés à l'issue d'une visite sur place, qui se déroule toutes les deux semaines. Mais, malheureusement, les marques d'incivisme sont récurrentes et effacent vite les interventions opérées.

En outre, cette place fait l'objet d'une intense activité socio-économique et culturelle, pilotée par une autorité de contact assurée par la commune d'Ixelles. Toutes ces activités, certes positives et nécessaires pour le dynamisme urbain et les liens sociaux, entraînent un coût d'entretiens et de

antigraffiti folie op de glasoppervlakken aan te brengen en de metalen structuur te onderhouden in afwachting dat de MIVB en de gemeente een overeenkomst sluiten. Die onderhoudsovereenkomst wordt momenteel besproken binnen een gemengde werkgroep waaraan alle partners deelnemen.

Ondertussen worden er regelmatig onderhoudswerken uitgevoerd, op basis van tweewekelijkse controles. Helaas wordt dat werk snel tenietgedaan door nieuwe vandanestreken. Bovendien vinden er heel wat activiteiten op het plein plaats. Het is moeilijk om de jaarlijkse kostprijs te berekenen, gelet op het aantal contracten en actoren.

In 2015 heeft Brussel Mobiliteit 29.000 euro betaald voor de wegbedekking, palen en openbare banken en 23.500 euro voor de fontein. Voor de cijfers met betrekking tot Net Brussel stel ik voor dat u zich tot het agentschap wendt.

In de toekomst zullen wij bij de herinrichting van gewestelijke openbare ruimten meer rekening houden met de onderhoudskosten en telkens een overeenkomst met de betrokken gemeente sluiten.

réparations à fréquence renforcée.

Le montant annuel global de ces interventions est difficilement chiffrable, vu la multiplicité des contrats et des acteurs sollicités.

Mon administration me signale que, pour les revêtements, potelets et bancs publics, le montant annuel 2015 est de l'ordre de 29.000 euros, et de 23.500 pour la fontaine.

Pour connaître les chiffres relatifs à Bruxelles-Propreté, il vaut mieux s'adresser directement à l'Agence.

À l'avenir, chaque fois que l'on compte réaménager un espace public régional, il faudra tenir compte des frais d'entretien et élaborer des conventions avec chaque commune où ces rénovations ont lieu.

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Une convention qui prévoit clairement les obligations de tous est nécessaire. Si je comprends bien, elle servira de référence pour la gestion des autres grandes places. Dans quel délai sera-t-elle formalisée ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'espère le plus rapidement possible, d'ici la fin de l'été.

Mme Julie de Grootte (cdH).- La prévention devra impliquer des amendes administratives pour les actes d'incivisme.

M. Pascal Smet, ministre.- Ceux qui sont pris en flagrant délit devraient tout nettoyer.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Een overeenkomst waarin de verplichtingen van alle partijen duidelijk worden vastgelegd is absoluut noodzakelijk. Als ik het goed begrepen heb, zal die overeenkomst als referentiedocument voor andere grote pleinen worden gebruikt. Wanneer zal ze klaar zijn?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik hoop nog voor het einde van de zomer.*

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) (in het Frans).- *Wordt dat soort onburgerlijk gedrag bestraft met administratieve boetes?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Wie op heterdaad wordt betrapt, zou alles moeten schoonmaken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "le stationnement et la mobilité autour du site du parc du Cinquantenaire dans le cadre des travaux fédéraux de rénovation des différents musées".

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La Régie des bâtiments et Beliris consacrent un montant de 40 millions d'euros à l'exécution des travaux de réparation les plus urgents des musées fédéraux. Le budget total pour la rénovation complète des institutions avoisinera les 145 millions d'euros. Je me réjouis particulièrement de cette prise de conscience de la secrétaire d'État fédéral Sleurs et du ministre fédéral Jambon de l'urgence de restaurer ces bâtiments délaissés, qui font partie de l'image de Bruxelles.*

(Remarques de M. Smet)

Le stationnement est actuellement autorisé sur le terrain du musée du Cinquantenaire, en raison des possibilités de stationnement limitées dans le quartier. Comment comptez-vous améliorer les conditions de stationnement aux abords du musée du Cinquantenaire ?

Pourquoi ne pas envisager l'aménagement d'un parking souterrain, comme l'a fait Amsterdam pour le Rijksmuseum ?

Avez-vous contacté le Cabinet du ministre Jambon, de la secrétaire d'État Sleurs et du ministre Reynders afin de connaître l'impact de la rénovation sur la mobilité, durant les travaux et après réception de ceux-ci ?

Quelles sont les adaptations envisagées sur le plan de la mobilité dans le cadre de la revalorisation des musées ?

Comment comptez-vous accroître les possibilités de stationnement ?

Les accès et les arrêts des transports en commun aux abords des musées seront-ils modifiés ?

Prévoyez-vous des travaux d'aménagement au carrefour à hauteur de la place Meiser afin de clarifier et sécuriser la situation du trafic à cet

betreffende "de parkeergelegenheden en de verkeersontsluiting rond de Jubelparksite in het kader van de federale renovatie van de verschillende musea".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De Regie der Gebouwen en Beliris trekken samen bijna 40 miljoen euro uit voor de meest dringende herstellingswerken aan de federale musea. Voor de volledige renovatie van de instellingen zal er eindelijk 145 miljoen euro vrijgemaakt worden. Nadat er jarenlang te weinig is geïnvesteerd en de gebouwen werden verwaarloosd, zullen ze opnieuw gebruiksklaar gemaakt worden. Ik ben bijzonder verheugd dat federaal staatssecretaris Sleurs en federaal minister Jambon beseffen dat de tijd dringt en dat ze het imago van Brussel mee willen helpen herstellen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Vandaag wil ik het hebben over de mobiliteit rond de federale musea. Bezoekers van tentoonstellingen en van bepaalde events parkeren vaak op het terrein voor het Jubelparkmuseum. Aangezien de parkeermogelijkheden in die buurt beperkt zijn, wordt dat gewoon gedoogd. Hoe zult u de parkeermogelijkheden rond het Jubelparkmuseum verbeteren?

Bij de grondige renovatie van het Rijksmuseum in Amsterdam werd een duidelijke keuze gemaakt voor een dure ondergrondse parking. Als de musea in het Jubelpark worden opgeknapt, moet ook over de mobiliteit nagedacht worden.

Hebt u contact gehad of zult u contact hebben met het kabinet van minister Jambon, van staatssecretaris Sleurs en van minister Reynders om te achterhalen welke impact de werken zullen hebben op de mobiliteit tijdens de werken en na de oplevering?

Welke aanpassingen op het gebied van mobiliteit worden overwogen in het kader van de opwaardering van de musea?

Hoe wilt u de parkeermogelijkheden uitbreiden?

Moeten de toegankelijkheid en de haltes van het

endroit ?

Veillerez-vous à garantir un accès sécurisé en transports en commun aux musées du Cinquantenaire ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ni la Régie des bâtiments, ni Beliris ni Bruxelles Environnement ne m'ont encore consulté à propos de ce dossier.*

Celui-ci se heurte à des problèmes inextricables, en raison de fortes divergences entre les organisations concernées.

J'ai commandité une étude sur les autocars, qui doivent fournir une solution aux bus touristiques au parc du Cinquantenaire. J'attends que les musées me sollicitent pour en débattre avec eux.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous êtes-vous contenté de réfléchir à la question ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Ce dossier est d'une complexité désespérante, à cause de l'implication de différents niveaux de pouvoir. Nous allons nous atteler en priorité à la rénovation.*

Le scénario d'un parking souterrain a été envisagé, mais le sous-sol du musée du Cinquantenaire ne semble pas s'y prêter.

Il importe que nous restions informés des projets et de leur mise en œuvre, pour être en mesure de préparer les prochaines étapes du dossier. Le stationnement des voitures devant les musées n'est effectivement pas une bonne chose et il nous faut

openbaar vervoer in de omgeving van de musea worden aangepast?

Voorziet u in aanpassingswerken aan het kruispunt ter hoogte van het Meiserplein om het verkeer daar overzichtelijker en veiliger te maken?

Zult u zorgen voor een veiligere toegang tot de musea in het Jubelpark met het openbaar vervoer?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Tot op heden werd ik nog niet over dit dossier geraadpleegd door de Regie der Gebouwen, Beliris of Leefmilieu Brussel. Brussel Mobiliteit beheert trouwens alleen de Jubelparktunnel.

In het verleden werd er echter al nagedacht over de musea in het Jubelpark. Het blijkt een onvoorstelbaar kluwen te zijn. Tussen de betrokken organisaties zijn er grote meningsverschillen.

Ook met Autoworld hebben we in het verleden al vergaderd. Zoals u weet, heb ik de opdracht gegeven voor een studie over autocars, die ook een oplossing moet bieden voor toeristenbussen aan het Jubelpark. Ik wacht op een vraag van de musea om met hen overleg te plegen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt nagedacht over de kwestie. Is dat alles?

De heer Pascal Smet, minister.- Het is een hopeloos ingewikkeld dossier, waarbij de federale overheid, de betrokken gemeente enzovoort zijn betrokken. Het is niet erg duidelijk wie bevoegd is. Laten we eerst de renovatie aanpakken.

Er is wel degelijk onderzocht of er een ondergrondse parkeergarage aangelegd kon worden, maar dat bleek nogal moeilijk te zijn omdat de ondergrond niet geschikt is. Ik heb ook de ondergrondse verdieping van het Jubelparkmuseum bezocht om te zien of die niet tot parking omgebouwd kan worden. Ook dat bleek gemakkelijker gezegd dan gedaan.

prévoir une alternative.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Effectivement.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *L'option d'un parking souterrain a été envisagée mais est tout sauf évidente.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous êtes donc bel et bien en train d'y travailler.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "les résultats de l'étude de faisabilité d'un parking sous la place Fernand Cocq".

M. le président.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Dans le cadre de votre présentation de la mise en œuvre du piétonnier entre la Porte de Namur et la place Fernand Cocq, vous aviez annoncé qu'une étude concernant la création d'un parking sous la place Fernand Cocq était en cours.

Pourriez-vous nous donner des précisions concernant cette étude ? Qui la mène ou va le faire ? Quand a-t-elle été lancée ? Quand aurons-nous les résultats définitifs ? Quel projet serait envisagé en termes d'emplacement, d'accès, etc. ? Quel lien sera fait avec le parking Tulipe sous la responsabilité de la commune ?

Het is belangrijk dat we op de hoogte blijven van de plannen en hun uitvoering, zodat we de volgende stappen in het dossier kunnen voorbereiden. Uiteraard is het geen goede zaak dat er zomaar auto's voor de musea parkeren, maar we moeten natuurlijk in een alternatief voorzien.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Inderdaad.

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben de optie van een ondergrondse parkeergarage bestudeerd, maar die blijkt alles behalve vanzelfsprekend.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U bent er dus wel degelijk mee bezig.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor een parking onder het Fernand Cocqplein".

De voorzitter.- Mevrouw de Grootte heeft het woord.

Mevrouw Julie de Grootte (cdH) *(in het Frans).*- *Tijdens uw presentatie over de voetgangerszone tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein zei u dat er een studie werd uitgevoerd naar een ondergrondse parkeergarage onder het Fernand Cocqplein. Wie voert die studie uit en wanneer is ze van start gegaan? Wanneer krijgen wij de definitieve resultaten? Wat wordt er voorzien inzake plaats en toegang? Is er een verband met de gemeenteparking 'Tulp' in de Tulpstraat.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ma réponse ne sera pas longue parce que l'étude est toujours en cours. Il y a deux volets. C'est Bruxelles Mobilité qui coordonne. Il y a le volet sur l'opportunité de réaliser le parking et il y a le volet technique, qui est en cours d'analyse par le bureau d'études qui accompagne le réaménagement de la place Fernand Cocq et de la chaussée d'Ixelles.

J'espère que, d'ici quelques semaines, nous recevrons les conclusions sur la faisabilité technique. Nous pourrions ainsi combiner avec la question de l'opportunité. Après les vacances d'été, nous aurons une réponse. Je vous informerai à ce moment-là.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'accessibilité aux travaux de la place Rogier et le calendrier de la fin de ce chantier".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le chantier de la place Rogier et sa transformation en village du foot".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- La Place Rogier fait encore malheureusement parler d'elle. Déjà que les travaux entrepris depuis de nombreuses années ont connu d'importants retards, ainsi que de régulières et importantes modifications quant au budget alloué à cet ambitieux projet, cette place bruxelloise soulève maintenant des questions en termes de sécurité.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De studie loopt nog en behandelt zowel het nut van een eventuele parkeergarage als het technische aspect. Brussel Mobiliteit coördineert de studie. Ik verwacht binnen enkele weken de conclusies over de technische haalbaarheid. Na het reces zal ik u verder informeren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de toegankelijkheid van de werken aan het Rogierplein en de planning van het einde van deze werken".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de werf op het Rogierplein en de omvorming ervan tot fanzone".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Na een grote achterstand in de werkzaamheden en meerdere aanzienlijke aanpassingen aan het budget voor dit ambitieuze project blijkt het Rogierplein nu ook met veiligheidsproblemen te kampen.*

Volgens gemeenteraadsleden van Sint-Joost-ten-Node zou de ruimte van 3.500 m² die zich onder de

En effet, selon des conseillers communaux de Saint-Josse-ten-Noode, il s'avère que l'espace de 3.500m², qui se situait sous la pyramide, est accessible au public, sans aucune difficulté. Cette salle est pourtant fermée depuis déjà quelques années maintenant. Mais le plus inquiétant tient au fait que cette salle même à un grand couloir, aisément accessible lui aussi, qui termine son chemin par un accès direct aux voies de tram et de métro. Et ce n'est pas tout hélas, puisque le réseau électrique de la STIB est aussi accessible.

Cette malencontreuse découverte des conseillers communaux, si l'on en croit leur témoignage, indique par ailleurs que cet espace est occupé puisque des déchets jonchent le sol.

Ce sont là, Monsieur le ministre, de graves manquements à des impératifs élémentaires de sécurité. Je souhaiterais donc comprendre comment il a été possible de laisser ainsi un chantier aussi important accessible au public ?

Comment se fait-il que ce couloir, qui mène aux voies et aux installations électriques, puisse être aussi aisément emprunté ?

Concernant l'accès au souterrain et, de fait, aux voies du tram, quelles mesures d'urgences avez-vous prises pour l'empêcher ?

Quelles sont les mesures qui sont prises en matière de surveillance de ce site et de ce chantier, afin d'empêcher que des individus y pénètrent, en dehors des heures où les ouvriers sont occupés sur le chantier ?

Une société de gardiennage assure-t-elle désormais la surveillance de ce lieu, qui est particulièrement sensible ?

Il est par ailleurs fait état de vol de câbles et de matériel électrique au détriment de la STIB. Avez-vous pu chiffrer le montant de ces vols ?

Je souhaiterais maintenant aborder le calendrier de la fin de ce chantier. Lors de notre dernière évocation de ce sujet en Commission de l'infrastructure, au mois de janvier, vous nous avez indiqué comme échéance mai ou juin 2016. Nous y sommes maintenant largement et je dois encore constater qu'elle ne sera pas respectée, puisqu'on évoque désormais le courant de l'été, voire la

pyramide bevindt gemakkelijk toegankelijk zijn voor het publiek. Die zaal is nochtans al jaren gesloten. Het grootste probleem is echter dat men vanuit die ruimte via een gang ook toegang krijgt tot de tram-en metrosporen, alsook tot het elektriciteitsnet van de MIVB. Volgens die gemeenteraadsleden zou die ruimte ook bewoond zijn, want er lag vuilnis op de grond. Dit zijn ernstige tekortkomingen op het vlak van veiligheid.

Hoe komt het dat zo'n belangrijke bouwplaats toegankelijk is voor het publiek?

Waarom kan de gang die naar de sporen en het elektriciteitsnet leidt zo gemakkelijk worden gebruikt? Welke dringende maatregelen zult u nemen om de toegang te verhinderen?

Op welke manier wordt deze plaats bewaakt, opdat niemand zich buiten de werkuren toegang tot de bouwplaats zou kunnen verschaffen? Is hier een bewakingsfirma voor ingeschakeld?

De MIVB meldde de diefstal van kabels en elektrisch materiaal. Voor welk bedrag werd er gestolen?

In januari zei u dat de werkzaamheden in mei of juni 2016 zouden afgerond zijn. De termijn werd niet gerespecteerd. Wanneer voorziet u nu het einde van de werkzaamheden? Wanneer wordt het metrostation Rogier opnieuw toegankelijk?

U zei ook dat er dringende dichtingswerken aan de metrotunnel, het metrostation en de parking op het Rogierplein moesten worden uitgevoerd. Ook deze werkzaamheden blijken een invloed te hebben op de termijn.

Wat is de stand van zaken van de dichtingswerken? Gaan er nog lijken uit de kast vallen die de officiële opening van het plein zullen uitstellen? Wanneer zal de luifel afgewerkt zijn? Zijn er belemmeringen of technische problemen die het plaatsen van het dak op de luifel beïnvloeden?

Is het budget van 39 miljoen euro nog steeds haalbaar of moet het worden opgetrokken? Op welke begrotingsposten zal dat dan een impact hebben?

rentrée.

Aucune autre précision n'est cependant apportée pour une réouverture effective de cette place au public. Où en sommes-nous par rapport au calendrier annoncé au mois de janvier dernier ? Quand ces travaux seront-ils réellement achevés ? Quel est le calendrier prévu pour l'accès du public à la station de métro Rogier ?

Vous aviez aussi mentionné l'urgence d'effectuer des travaux d'étanchéité dans le tunnel de métro, la station et le parking Rogier. Or, ces travaux semblent causer un nouveau retard dans le calendrier. Comme vous l'indiquiez vous-même - et il faut avouer que cette phrase s'est vérifiée -, les problèmes d'étanchéité des tunnels de métro ou autoroutiers vont nous causer beaucoup de soucis.

Pouvez-vous nous donner un état des lieux de ces travaux d'étanchéité ? Faut-il s'attendre à de nouvelles découvertes qui retarderont une fois encore l'inauguration de la place ? Concernant l'auvent, disposez-vous de précisions quant à l'achèvement des travaux afférents ? Enfin, existe-t-il des obstacles ou des difficultés techniques à la pose de la toiture prévue sur l'auvent ?

Un autre aspect lié à ce dossier concerne le budget qui y était alloué. Le montant de 39 millions d'euros constitue-t-il toujours une estimation crédible, ou bien avez-vous dû le revoir à la hausse ? Si tel était le cas, pourriez-vous nous en indiquer les raisons et les postes budgétaires impactés ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas la totalité des constats en matière de sécurisation du chantier, M. Van Goidsenhoven en ayant dressé une liste exhaustive.

Un aspect qui n'a cependant pas encore été abordé est la sécurité des piétons pendant le chantier. Ceux-ci étaient régulièrement amenés à circuler sous l'auvent en cours d'installation pour se rendre à l'entrée du parking.

Tout ceci pose la question de la gestion des chantiers. A priori, il s'agit d'un chantier

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Collega Van Goidsenhoven heeft al uitvoerig de veiligheidsproblemen toegelicht. Een aspect dat nog niet is aangekaart, is de veiligheid van de voetgangers, die onder de luifel in aanbouw moeten doorlopen om toegang tot de parking te krijgen.*

Dat roept vragen op over het beheer van de bouwplaats. De veiligheidscoördinator moet niet noodzakelijk deel uitmaken van de administratie, maar de administratie moet wel een bouwplaats kunnen opvolgen waarbij verschillende

d'envergure, pour lequel il y a un maître d'ouvrage public. J'imagine qu'il doit exister un coordinateur de la sécurité qui ne doit pas faire nécessairement partie de l'administration. En revanche, on espère quand même que l'administration est capable de suivre correctement un chantier qui, a fortiori, rassemble un nombre assez impressionnant de sous-traitants. À cet égard, je m'interroge vraiment sur la capacité de Bruxelles Mobilité.

L'autre question porte sur l'étendue de ce chantier dont la finalisation est sans cesse reportée. Il est désormais question d'une couverture non entièrement ignifugée, raison pour laquelle certains travaux ont dû être recommencés. Des dalles ont dû également être retirées dans le cadre de l'étanchéification du tunnel. Ces travaux, annoncés comme minimes, ne semblent pas l'être tant que cela. Là aussi, certains éléments doivent être refaits. Vous me direz que "faire et défaire, c'est toujours travailler"...

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les clôtures du chantier de la place Rogier ont été renforcées pour créer une zone de manœuvre fixe et éviter les changements fréquents d'entrées et de sorties destinées aux ouvriers et aux sous-traitants. Les intrusions dans les salles et locaux adjacents se sont faites par effraction et la destruction de systèmes de fermeture. Des portes de sécurité ont notamment été fracturées.

Il a été demandé aux gestionnaires, Interparking et la commune de Saint-Josse-ten-Noode, de réparer les portes forcées. En plus, des gardiens ont été engagés pour assurer la sécurité du chantier, qui devraient empêcher les accès non autorisés.

La couverture de l'avent iconique est un défi qui nécessite une nouvelle méthode de montage. L'entrepreneur et les différents corps de métier ont examiné en usine la fabrication très spécifique de cette couverture. Vu qu'il s'agit de la première tentative d'appliquer une méthode de ce type, beaucoup d'études et de tests ont dû être effectués. À ce jour, l'application de ce revêtement pose encore des problèmes et des réunions ont lieu en cours entre l'entrepreneur et les sous-traitants pour évaluer comment le faire dans les règles de l'art.

En ce qui concerne la zone réservée aux fans de

onderaannemers betrokken zijn. Ik twijfel echt of Brussel Mobiliteit daartoe wel in staat is.

Een ander aspect is de vertraging in dit dossier. De einddatum wordt voortdurend vooruitgeschoven. Het jongste probleem was dat de dekplaat niet volledig onbrandbaar was, waardoor bepaalde werken moesten worden overgedaan. Daarnaast moesten er tegels worden verwijderd tijdens de dichtingswerken aan de tunnel. Die werken waren uiteindelijk heel wat omvangrijker dan aangekondigd.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De bouwplaats aan het Rogierplein werd beter afgesloten om een vaste manoeuvreerruimte te creëren en te vermijden dat de in- en uitgangen voor de arbeiders en de onderaannemers te vaak veranderen.*

De toegang tot de lokalen gebeurde onrechtmatig. De indringers hadden de sloten vernietigd en de veiligheidsdeuren geforceerd. Er werd aan de beheerders, Interparking en de gemeente Sint-Joost-ten-Node, gevraagd om de deuren te herstellen. Bovendien werden bewakingsagenten ingehuurd om de veiligheid van de bouwplaats te waarborgen en inbraken te voorkomen.

De montage van de iconische luifel zorgt voor een aantal problemen. Er moet een andere montagemethode worden gevonden. Het gaat om een primeur. Er werden heel wat studies en tests uitgevoerd, maar er is nog geen definitieve oplossing. De aannemers en onderaannemers bestuderen nog hoe ze het volgens de regels van de kunst moeten aanpakken.

De zone voor de voetbalfans werd ingericht door de gemeente. Er vonden vergaderingen plaats om te vermijden dat de bouwplaats wordt gehinderd.

foot, j'ai déjà expliqué qu'elle avait été installée par la commune et que des réunions avaient eu lieu pour éviter de gêner le chantier.

La réfection de l'étanchéité du tunnel Rogier a nécessité la modification du calendrier afin de mettre en place des déviations à travers des zones réservées pour les activités de montage. Afin de ne pas retarder l'exécution du chantier, des solutions ont été trouvées pour assurer la circulation et la poursuite des travaux.

Sur la place même, les travaux relatifs au socle de l'auvent progressent bien. La place est quasiment terminée, mis à part quelques finitions sous l'auvent et autres interventions ponctuelles.

Les travaux d'étanchéité du tunnel de métro de la station au parking Rogier ont été réalisés lors des chantiers de réaménagement de la voirie et de fondations de l'auvent en 2014 et 2015.

La première phase des travaux d'étanchéité du tunnel autoroutier vient de débiter. Elle aura un impact limité sur la promenade piétonne qu'on appelle le Strip. Les deux premières phases de ce chantier doivent s'étendre sur tout l'été 2016, et la troisième phase se déroulera pendant l'été 2017. Réaliser les travaux durant la période estivale permet de limiter l'impact sur la déviation du trafic.

Durant l'été 2016, le tronçon entre la rue Neuve et la trémie Botanique sera construit. Durant l'été 2017, ce sera le tour du tronçon entre la rue Neuve et le Manhattan Center.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Merci, mais deux ou trois de mes questions sont restées sans réponse.

Premièrement, vous avez parlé de défi, de difficultés, d'études, de tests et de problèmes concernant l'auvent. Concrètement, quels sont les problèmes dont vous parlez ? Si cet auvent ressemble à un ovni, c'en est un dans tous les sens du terme. Ce serait bien de connaître les problèmes qui le concernent. Vous parlez d'une première concernant la couverture de l'auvent. Il est, certes, intéressant que les physiciens de tout bord se

Voor de dichtingswerken aan de Rogiertunnel moest er een oplossing voor de omleiding van het verkeer worden gevonden, wat een invloed op de planning heeft gehad.

De werken aan de sokkel van de luifel gaan goed vooruit. Het plein is op enkele afwerkingen na volledig vernieuwd.

De dichtingswerken aan de metrotunnel werden uitgevoerd tijdens de heraanleg van de weg en de funderingswerken van de luifel in 2014 en 2015.

De dichtingswerken aan de autotunnel zijn net gestart. Ze zullen een beperkte invloed hebben op de voetgangersstrip. Deze zomer wordt het stuk tussen de Nieuwstraat en de Kruidtuin aangepakt. Volgende zomer is dan het stuk tussen de Nieuwstraat en het Manhattan Center aan de beurt. De werken worden doelbewust in de zomer uitgevoerd om de verkeershinder te beperken.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Welke problemen zijn er precies met de luifel? U zegt dat het om primeur gaat en dat iedereen naar een oplossing zoekt, maar het wordt tijd dat dit mooi kunstwerk vorm krijgt.*

Wanneer zullen de werkzaamheden voltooid zijn? U blijft uiterst vaag over de einddatum.

Een jaar geleden was het oorspronkelijk budget al met 13 miljoen euro overschreden. Zijn de extra kosten nog verder opgelopen? Hoeveel zal het project uiteindelijk kosten?

penchent sur ce travail, mais il serait bon que ce bel objet soit concrétisé.

Ensuite, vous êtes resté dans le flou concernant le calendrier de finition de ces travaux. Vous n'avancez plus vraiment de date.

Enfin, le troisième élément délicat est le budget. Quel est le budget final attendu ? Quels dépassements budgétaires sont-ils déjà atteints ? Il y a de cela une année, il s'agissait de 13 millions d'euros de dépassement. Il serait bon de savoir ce à quoi nous pouvons nous attendre désormais. Avez-vous de nouvelles précisions à nous fournir à cet égard ? J'imagine que oui, car l'évolution des travaux a dû permettre d'affiner ce chiffrage.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est prématuré de vous livrer un budget final aujourd'hui.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Sur la question de l'accès au chantier, les informations qui me reviennent, c'est qu'il n'y a rien eu de fracturé. C'est plutôt qu'il était très facile de se rendre sur le chantier sans ouvrir la moindre porte.

Par ailleurs, au-delà des questions répétées par M. Goidsenhoven, je me demande toujours pourquoi il est impossible de gérer correctement un chantier. Normalement, pour un chantier pareil, il y a toujours un responsable sur place pour surveiller le site. C'est comme ça pour tous les maîtres d'ouvrage.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le cas préoccupant des intrusions concerne la commune de Saint-Josse-ten-Noode et Interparking, gestionnaires de ces infrastructures, et non la Région. Même quand le chantier sera fini, la question de l'accès restera d'actualité.

Pour ce qui est de l'auvent, le problème se situe au niveau du point de contact entre sa structure et la feuille qui ne permet pas la tension nécessaire du revêtement. Cela concerne l'entrepreneur qui a obtenu le marché et qui doit l'exécuter. Tout cela est évidemment suivi. Nous voulons aussi voir ce

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het is nog te vroeg om u al een definitief cijfer te geven.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Voor zover ik heb gehoord was het niet nodig om deuren open te breken om de bouwplaats te betreden. Hoe komt het dat die bouwplaats zo slecht wordt beheerd? Normaal gezien is er altijd een verantwoordelijke ter plaatse om een oogje in het zeil te houden.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De verantwoordelijkheid ligt bij de beheerders Interparking en de gemeente Sint-Joost-ten-Node, niet bij het gewest. Zij moeten ook een oplossing zoeken voor na de werkzaamheden.*

Voor de luifel is er een probleem met het contactpunt tussen de structuur en het blad, waardoor het materiaal niet voldoende kan worden opgespannen. De aannemer zoekt naar een oplossing. Wij hopen net zoals u dat de werken zo snel mogelijk klaar zullen zijn.

chantier terminé.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Qu'en est-il du délai ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'espère que cela se résoudra le plus rapidement possible. La finalisation était prévue pour septembre. Tout dépendra du moment où l'entrepreneur trouvera une solution.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'interruption de la piste cyclable à hauteur de Montgomery".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- Dans son dernier baromètre de la sécurité annuel, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) constate que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes à Bruxelles a augmenté d'un quart en un an. Au premier trimestre 2016, on dénombrait 123 cyclistes blessés contre 97 en 2015. Selon l'IBSR, la sécurité routière à Bruxelles s'est globalement améliorée.

La Secrétaire d'État en charge de la sécurité routière Mme Debaets explique que l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes serait proportionnelle à l'augmentation du nombre de cyclistes, liée notamment à la douceur de l'hiver. L'augmentation du nombre de cyclistes est une bonne chose, néanmoins l'infrastructure cyclable est encore lacunaire. Il est positif que vous planifiez de nouvelles pistes cyclables. Je plaide néanmoins pour que l'on procède parallèlement à des petites interventions pour améliorer la sécurité des cyclistes. L'interruption des pistes cyclables met les cyclistes en danger.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Over welke termijn gaat het?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Het einde van de werken was gepland in september, maar alles hangt af van de snelheid waarmee de aannemer een oplossing vindt.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het niet-aaneengesloten fietspad ter hoogte van Montgomery".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Onlangs werden de resultaten van de jaarlijkse verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voorgesteld. Daaruit bleek dat het aantal ongevallen met fietsers in Brussel met een vierde gestegen is tegenover vorig jaar. In het eerste trimester van 2016 deden zich 123 fietsongevallen met letsels voor in het Brusselse verkeer. In dezelfde periode vorig jaar waren dat er 97.

Uit de cijfers van het BIVV blijkt verder dat het verkeer in Brussel over het algemeen veiliger geworden is. De stijging van het aantal ongevallen met fietsers is volgens staatssecretaris voor Verkeersveiligheid Debaets te verklaren door de grotere aantallen fietsers op de weg, onder meer als gevolg van de zachte winter. Dat er meer fietsers zijn in Brussel is een goede zaak, maar de nodige fietsinfrastructuur ontbreekt nog te vaak. Omdat je als fietser verplicht wordt om tussen de auto's te laveren door een gebrek aan fietspaden, verzeil je uiteraard in gevaarlijke situaties.

U werkt aan volledig nieuwe fietstrajecten. Die zijn

Ainsi, la piste cyclable entre le ring de Bruxelles et le square Vergote, est interrompue à hauteur de l'avenue de Mérode, alors que la circulation à cet endroit et autour du rond-point Montgomery y est très dense.

Entre l'avenue de Mérode et la rue de la Loi, le long du parc du Cinquantenaire, il existe suffisamment de pistes cyclables mais pas assez entre l'avenue de Mérode et le square Vergote,

Il convient d'améliorer la connexion entre les pistes cyclables et de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des cyclistes. Cette mesure permettra d'inciter également les Bruxellois à se déplacer à vélo.

Êtes-vous informé de l'interruption de la piste cyclable à hauteur de Montgomery, entre le square Vergote et l'avenue de Mérode ?

Êtes-vous favorable à la création d'une piste cyclable continue entre le ring et le centre de la ville ? Quelles mesures prévoyez-vous pour assurer la sécurité des cyclistes à hauteur de Montgomery ?

Avez-vous une vision relative à des mesures efficaces et rapides de ce type existant dans la Région ? Qu'en pensez-vous ? Comment les intégrerez-vous à votre plan vélo ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'absence d'une piste cyclable entre le square Léopold et l'avenue de Mérode constitue une des plus importantes lacunes dans le réseau cyclable bruxellois. Il est repris comme tel dans le plan vélo.*

Le problème a été pris en compte au moment où on a procédé au remplacement des arbres sur l'avenue de Tervuren en 2010. Aucune solution concrète n'a toutefois été apportée dans l'intervalle.

nodig, maar ik pleit ook voor relatief kleine ingrepen om de veiligheid van de fietsers aanzienlijk te verbeteren. Er zijn in Brussel immers heel wat onderbroken fietspaden. Die dwingen fietsers tot onveilige manoeuvres, waardoor zij plots in het autoverkeer terecht komen en in onnodig gevaarlijke situaties verzeild geraken. Op de Tervurenlaan bijvoorbeeld is er een prachtig fietspad, dat van de Ring tot de Vergotesquare loopt. Daarna is er echter geen fietspad meer tot Merode. Tussen de Vergotesquare en Merode ligt trouwens ook het drukke Montgomerykruispunt.

Vanaf Merode, en vervolgens langs het Jubelpark en de Wetstraat, is er weer voldoende fietsinfrastructuur. In de omgekeerde richting, van Merode naar de Vergotesquare, vind je enkel hier en daar een fietspad. De huidige fietspaden met elkaar verbinden, lijkt me een snelle maatregel om de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Zo zult u ook meer Brusselaars overtuigen om de fiets te gebruiken. Bent u op de hoogte van het probleem met het onderbroken fietstraject ter hoogte van Montgomery, tussen de Vergotesquare en Merode?

Hoe staat u tegenover de aanleg van een ononderbroken fietspad van de Ring tot de binnenstad? Welke maatregelen neemt u om de veiligheid voor fietsers ter hoogte van Montgomery te verbeteren?

Hebt u een overzicht van gelijkaardige snel uitvoerbare, efficiënte maatregelen in het Brussels Gewest? Zo ja, op welke manier sluiten die aan bij uw globale fietsplan? Zo nee, vindt u een dergelijk overzicht een goed idee?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het ontbreken van een fietspad tussen de Leopoldsquare en Merode is een van de belangrijkste hiaten in het Brusselse fietsnetwerk. Het is als dusdanig opgenomen in het fietspadenplan.

Toen in 2010 bomen werden vervangen op het deel van de Tervurenlaan waar het fietspad ontbreekt, werd op het probleem gewezen. Jammer genoeg heeft men toen niet aan een concrete oplossing gewerkt.

Ik heb gevraagd om een tijdelijke aanpassing van

Un projet d'aménagement temporaire du rond-point Montgomery visant à améliorer la sécurité des cyclistes est à l'étude. Nous devons encore consulter les communes pour pouvoir le concrétiser. Il importe de prendre des mesures qui ont un effet immédiat, mais l'aménagement de pistes cyclables séparées nécessite l'obtention d'un permis de construire.

Nous avons planifié un réseau de 80 km de pistes cyclables. Il faudra supprimer les places de stationnement sur l'avenue de Tervueren pour pouvoir aménager la piste cyclable. Nous lancerons les travaux au plus vite, dès lors que la concertation avec les communes aura été finalisée.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'accessibilité des toilettes dans les stations de métro".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *L'asbl Infirmiers de rue a publié cette année une nouvelle édition de son plan des fontaines et des toilettes gratuites à Bruxelles. Il suffit d'y jeter un œil pour se rendre compte que les femmes sont fortement discriminées. Si les hommes disposent d'urinoirs gratuits en de nombreux endroits, les femmes ne peuvent compter que sur un nombre limité de toilettes gratuites.*

Nous constatons aussi qu'il n'existe pas de toilettes gratuites dans les stations de métro. Même en comptabilisant les toilettes payantes, la situation est catastrophique. Actuellement, quatre des principales stations de métro sont équipées de toilettes publiques, à savoir Rogier, Louise, De Brouckère et Gare du Midi. Dans la station de prémétro Bourse, la Ville de Bruxelles a installé elle-même des toilettes.

de Montgomeryrotonde te bestuderen zodat de situatie er veiliger wordt voor fietsers. We zullen het voorstel binnenkort met de gemeenten bespreken en hopen het dan ook snel te kunnen uitvoeren.

Het is belangrijk om maatregelen te nemen die snel resultaten opleveren, maar om fietspaden aan te leggen die van de rijbaan gescheiden zijn, is een bouwvergunning nodig. We hebben een planning opgesteld om 80 km fietspaden aan te leggen. Het probleem is dat er in de Tervurenlaan parkeerplaatsen geschrapt moeten worden om een fietspad mogelijk te maken. We gaan na of we daar snel werk van kunnen maken, maar dat hangt af van het overleg met de gemeenten.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de toegankelijkheid van de toiletten in metrostations".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De vzw Straatverplegers heeft dit jaar een nieuwe editie van haar plan voor drinkwaterfonteinjes en gratis toiletten in Brussel opgesteld. Het plan zal in vijftig metrostations opgehangen worden. Dat gebeurt in samenwerking met de MIVB.

Wie een snelle blik op het plan werpt, merkt al snel dat vrouwen ernstig gediscrimineerd worden. Mannen kunnen op veel plaatsen gratis urinoirs gebruiken, maar voor vrouwen is er maar in een beperkt aantal gratis toiletten voorzien. Een handvol gratis openbare toiletten voor een stad met 1,2 miljoen inwoners en meer dan 3 miljoen toeristen, met 6 miljoen overnachtingen per jaar, volstaat helemaal niet. Parijs heeft 495 openbare toiletten.

Wat ook opvalt, is dat er in de metrostations zelf

Selon son contrat de gestion, la STIB doit fournir des toilettes accessibles et en bon état et collaborer avec Bruxelles Mobilité pour mettre à disposition au moins dix toilettes publiques supplémentaires d'ici 2017.

Qu'en est-il de l'objectif de mettre à disposition au moins dix toilettes publiques supplémentaires d'ici 2017 ? Quels sites ont-ils été sélectionnés ? Quels budgets ont-ils été libérés ?

Un critère important pour le placement de toilettes publiques dans le métro est un modèle financier réaliste. Quel est le modèle privilégié ? Comment les personnes chargées de l'entretien sont-elles rémunérées ? Bénéficient-elles d'un contrat à durée indéterminée ?

Avez-vous pris contact avec l'asbl Infirmiers de rue ou d'autres organisations de la société civile afin de rendre les toilettes publiques accessibles par exemple aux sans-abri, éventuellement via un système de badges ou de fiches ?

Les voyageurs sont-ils informés de la possibilité d'utiliser les toilettes du personnel de la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Actuellement, quatre stations, à savoir Madou, Gare du Midi, Louise et De Brouckère, disposent de toilettes publiques. Par ailleurs, des toilettes devraient être disponibles en 2017 dans les stations Schuman, Rogier, Arts-Loi, Bockstael, ainsi que normalement Trône et Mérode, après l'installation d'un nouveau système d'accès par automate. Des toilettes seront également installées

geen gratis toiletten te vinden zijn. Zelfs als je de betalende toiletten meetelt, is de situatie rampzalig. Momenteel zijn vier van de belangrijkste metrostations met openbare toiletten uitgerust: Rogier, Louiza, De Brouckère en Zuid. In het premetrostation Beurs heeft de stad Brussel zelf voor toiletten gezorgd.

Gratis openbare toiletten maken de stad aangenamer voor vrouwen, ouderen en gezinnen met kinderen. Volgens de beheerovereenkomst moet de MIVB ervoor zorgen dat de openbare toiletten toegankelijk en in goede staat zijn en moet de MIVB met Brussel Mobiliteit samenwerken om tegen 2017 minstens tien extra openbare toiletten ter beschikking te stellen.

Hoever staat het met de doelstelling uit de overeenkomst om tegen 2017 minstens tien extra openbare toiletten ter beschikking te stellen? Welke locaties werden hiervoor uitgekozen? Welke budgetten zijn er vrijgemaakt?

Een belangrijk criterium voor de plaatsing van openbare toiletten in de metro is dat er een haalbaar financieel model uitgedokterd moet worden. Welk financieel model wordt er gehanteerd? Hoe worden de mensen betaald die voor het onderhoud zorgen? Hebben zij een vast contract?

Hebt u contact gelegd met de vzw Straatverplegers of andere organisaties uit het middenveld, om de toiletten in de metrostations bijvoorbeeld ook toegankelijk te maken voor daklozen, eventueel met een systeem van badges of fiches?

Wordt er met de reizigers gecommuniceerd over de mogelijkheid om de toiletten van het MIVB-personeel te gebruiken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Modern en aangenaam openbaar vervoer kan inderdaad niet zonder openbare toiletten. Dat wil niet zeggen dat alle stations met openbare toiletten uitgerust moeten zijn, maar alleszins wel de stations waar de behoefte het grootst is.

Op dit moment hebben vier stations openbare toiletten, namelijk Madou, Zuidstation, Louiza en

dans la station de prémétro Bourse, ainsi que des toilettes supplémentaires à De Brouckère, normalement en 2018 et 2019.

Le problème est toutefois la recherche d'un modèle d'exploitation réaliste. Une convention a été conclue avec une entreprise spécialisée. Cette convention définit des conditions financières correctes pour l'exploitant, qui peut alors assurer en retour un service correct aux voyageurs. Cette entreprise exploitera progressivement toutes les toilettes publiques, soit par le déploiement de personnel, soit par l'installation d'un automate de paiement.

Des toilettes publiques de libre accès ne sont pas envisageables pour cause de vandalisme ou de vol. La STIB n'a pas l'intention d'ouvrir aux voyageurs les toilettes réservées à son personnel, principalement pour des raisons de sécurité. Toutefois, les voyageurs peuvent les utiliser gratuitement avec l'autorisation des collaborateurs de la STIB et moyennant la présentation de leur carte d'identité.

La STIB examine dans quelle mesure l'offre de toilettes pourrait être mieux communiquée à certains groupes cibles, comme les associations qui travaillent avec les sans-abri. Actuellement, des badges d'accès sont fournis aux infirmiers de rue, qui peuvent ainsi en faire profiter les sans-abri.

De Brouckère. In de stations Schuman, Rogier, Kunst-Wet, Bockstael en normaal gezien ook Troon en Merode zouden de toiletten in 2017 toegankelijk gemaakt worden, na de installatie van een nieuw toegangssysteem via een betaalautomaat. Er komen ook toiletten in het premetrostation Beurs en extra toiletten in De Brouckère. Die zouden normaal gezien in 2018 en 2019 beschikbaar moeten zijn.

Het probleem is evenwel de zoektocht naar een haalbaar exploitatiemodel. Op dat vlak is er vooruitgang geboekt. De voorbije jaren was het niet eenvoudig om mensen te vinden om de toiletten op een professionele en duurzame manier uit te baten. Daarom werd er een overeenkomst gesloten met een gespecialiseerd bedrijf. Die overeenkomst bepaalt correcte financiële voorwaarden voor de uitbater, die op zijn beurt in een correcte dienstverlening voor de reizigers kan voorzien. Zo wordt er gezorgd voor regelmatig onderhoud, de aanwezigheid van personeel in de toiletten van de drukste stations, de ophaling van de ontvangsten enzovoort. Dat bedrijf zal geleidelijk alle openbare toiletten uitbaten. Ofwel wordt daarvoor personeel ingezet, ofwel wordt er een betaalautomaat geplaatst.

Vrij toegankelijke openbare toiletten zijn niet haalbaar. Die moeten immers haast onmiddellijk na hun opening weer gesloten worden wegens vandalisme of diefstal. De MIVB is niet van plan om de toiletten die bestemd zijn voor het personeel, zomaar permanent voor de reizigers te openen. De belangrijkste reden is de veiligheid. Vaak bevinden die toiletten zich in zones die niet voor het publiek toegankelijk zijn, maar er spelen ook andere zaken mee, zoals het onderhoud. Reizigers die dat wensen, kunnen wel gebruikmaken van de toiletten als ze toestemming vragen aan de MIVB-medewerkers. Het gebruik is gratis, maar ze moeten wel hun identiteitskaart overhandigen om toegang te krijgen.

De MIVB gaat na in welke mate het aanbod van toiletten aan bepaalde doelgroepen beter bekendgemaakt kan worden. Ik denk bijvoorbeeld aan gespecialiseerde verenigingen die werken met daklozen. Ook in dat geval is er controle nodig op het vlak van de hygiëne en het respect voor de infrastructuur. Er worden momenteel badges verstrekt aan straatverplegers. Die krijgen daarmee toegang tot de toiletten, zodat daklozen naar het

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *De quelle entreprise spécialisée s'agit-il ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Progest.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Conclut-elle des contrats à durée indéterminée avec ses travailleurs ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je ne connais pas les détails de la convention conclue par la STIB.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Comment les voyageurs sont-ils informés de la possibilité d'utiliser les toilettes du personnel de la STIB ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Toute personne qui le demande peut y avoir accès.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Comment sait-on que cette possibilité existe ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Quelqu'un qui a un besoin urgent peut interpeller un membre de la STIB.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Mais communique-t-on sur la possibilité d'utiliser les toilettes du personnel de la STIB ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Il n'y a actuellement pas de communication active à ce sujet.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais)*.- *Pourquoi ?*

toilet kunnen gaan.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U spreekt over een overeenkomst met een gespecialiseerd bedrijf. Om welk bedrijf gaat het?

De heer Pascal Smet, minister.- Progest.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Kunt u meer details geven? Gaat het om werknemers met vaste contracten?

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB heeft het contract gesloten. Ik ken de details niet.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoe wordt reizigers duidelijk gemaakt dat ze de toiletten van het MIVB-personeel kunnen gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- Mensen die vragen om de toiletten te gebruiken, kunnen daar toegang toe krijgen.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Maar hoe weten ze dat die mogelijkheid bestaat?

De heer Pascal Smet, minister.- Iemand die dringend moet, kan een personeelslid van de MIVB aanspreken.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Moeders van kleine kinderen weten dat het altijd kan voorkomen dat hun kroost plots dringend naar het toilet moet. In zo'n geval is het een geruststelling als er een toegankelijk toilet in de buurt is. Wordt er gecommuniceerd over de mogelijkheid voor reizigers om de toiletten van het MIVB-personeel te gebruiken?

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit ogenblik wordt daar niet actief over gecommuniceerd, maar dat kan veranderen als er in de toekomst extra personeel komt.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Waarom niet?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Faute de personnel suffisant.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "l'absence de bornes électriques dédiées au secteur des taxis, et d'objectifs clairs en la matière pour le secteur".

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Alors que la Région de Bruxelles-Capitale dispose de la plus grande flotte de taxis électriques en comparaison des autres capitales européennes, elle se caractérise paradoxalement par une quasi-absence de bornes électriques.

On se souviendra que les premiers taxis bruxellois tout électriques ont été inaugurés en grande pompe en votre présence en octobre 2014. Le constructeur automobile BYD s'était illustré par la mise en service de véhicules au prix d'achat attractif et dotés d'une autonomie suffisante pour une exploitation taxi. Ces véhicules, pouvant couvrir 300km par jour, ont largement fait leurs preuves en Chine, où ils ont déjà parcouru plus de 200 millions de kilomètres.

Le gouvernement bruxellois avait délivré 50 licences pour ces taxis dans la capitale, et dix-neuf exploitants avaient été sélectionnés pour leur mise en circulation endéans les six mois, chaque exploitant disposant de maximum sept concessions pour des taxis électriques.

Compte tenu des enjeux de mobilité et de qualité de l'air en Région bruxelloise, la promotion de ce type de véhicules dans le secteur taxi n'est pas dénuée de sens. Pourtant, plus rien ne semble avoir été entrepris depuis pour favoriser le déploiement de ce type de flotte au sein de la capitale

De heer Pascal Smet, minister.- Omdat daar niet genoeg personeel voor is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "het gebrek aan elektrische oplaadpunten voor de taxisector en duidelijke doelstellingen ter zake voor deze sector".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) (*in het Frans*).- *Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in vergelijking met andere Europese hoofdsteden het grootste aantal elektrische taxi's heeft, zijn er hier bijna geen oplaadpalen te vinden.*

De eerste volledig elektrische Brusselse taxi's werden in oktober 2014 in gebruik genomen. Autobouwer BYD bood voor een aantrekkelijke prijs auto's met voldoende autonomie om ze als taxi te kunnen inzetten. De voertuigen kunnen 300 km per dag afleggen en bewezen hun deugdelijkheid al in China.

De Brusselse regering leverde vijftig vergunningen voor die taxi's en selecteerde negentien exploitanten die ze binnen de zes maanden in gebruik konden nemen. Elke exploitant kreeg maximaal zeven concessies voor elektrische taxi's.

Gezien de problemen met de mobiliteit en de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, is het zinvol om dat type voertuigen te promoten. Het lijkt er echter op dat er sindsdien niets meer werd ondernomen om de ontwikkeling van een elektrisch wagenpark in Brussel te stimuleren. Uit het Taxiplan blijkt geen enkele ambitie in die richting.

Sinds de taxi's in 2014 in gebruik werden genomen, werd er blijkbaar geen enkele inspanning geleverd om voldoende laadpalen te installeren.

européenne. La première note d'intention relative au Plan taxis ne faisait, semble-t-il, état d'aucune ambition en la matière, ce qui nous paraît pour le moins surréaliste.

Autre fait marquant : depuis le lancement de cette flotte en 2014, rien ne semble avoir été entrepris pour assurer au secteur la mise à disposition d'un nombre de bornes électriques suffisant et encourageant le développement de ce type de flotte.

Alors que le gouvernement Bruxellois a pris part à la négociation des objectifs de la COP21, la réforme du secteur taxi évoquée jusqu'ici semblait uniquement porter sur une dérégulation accrue quant au type et au nombre d'acteurs, sans que soit fixé le moindre objectif en terme de qualité de service, de formation, de protection du consommateur, de promotion d'emplois de qualité, de complémentarité entre offres de transport ou d'objectifs environnementaux.

Cette situation nous laisse pour le moins perplexes car, présentée comme un mouvement de modernité, elle fait l'impasse sur ce volet environnemental qui a pourtant été largement intégré par les différents pouvoirs publics et secteurs taxi en Europe.

L'exploitation de flottes de taxis électriques a-t-elle fait l'objet d'une évaluation ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ?

La réforme du secteur taxi comprendra-t-elle un volet spécifique relatif à la promotion du taxi électrique ? Dans l'affirmative, la réforme prévoira-t-elle des objectifs spécifiques et précis en termes d'infrastructures de recharges à disposition du secteur taxi pour que le développement de ce type de flotte puisse prendre de l'ampleur ?

Des objectifs relatifs à la part de véhicules taxis hybrides ou full électriques seront-ils fixés dans le cadre de la réforme ?

Outre le développement d'infrastructures de recharge, quelles sont les mesures incitatives spécifiques envisagées pour favoriser le développement de flottes électriques ?

L'occasion m'est ici donnée de rappeler que je suis favorable à une réforme du secteur des taxis, qui nous a d'ailleurs prouvé à maintes reprises ces

Hoewel de Brusselse regering deelnam aan de klimaatconferentie in Parijs (COP21), lijkt de hervorming van de taxisector zich tot nu toe te beperken tot een toegenomen deregulering in verband met het type en het aantal spelers, zonder dat er enige doelstelling voor de kwaliteit van de dienstverlening, opleiding, bescherming van de consument, het bevorderen van kwaliteitsvolle jobs, een aanvullend aanbod op het openbaar vervoer of milieueisen werden gesteld.

U stelt de hervorming als modern voor, maar wat het milieu betreft heeft ze niets te bieden.

Voerde u een evaluatie van de elektrische taxi's door? Met welk resultaat?

Bent u van plan om bij de hervorming van de taxisector de elektrische taxi te promoten en specifieke doelstellingen uit te werken voor de installatie van herlaadpalen, zodat het aantal elektrische taxi's nog kan toenemen?

Legt u doelstellingen vast voor hybride of volledig elektrische taxi's?

Welke andere maatregelen wilt u naast de installatie van laadpalen nog nemen om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren?

Ik sta positief tegenover een hervorming van de taxisector, die de voorbije maanden overigens meermaals bewees dat hij in staat is om zichzelf te vernieuwen. Een taxiplan moet echter ook voor een gezonde taxisector met een goed aanbod zorgen, die bovendien oog heeft voor het milieu.

Tot nu toe ging u in de eerste plaats in op verlokkelijke marketingboodschappen van Uber, UberPop, UberX of UberBlack, waardoor het debat niet bepaald ging over de echte hervormingsmogelijkheden binnen de sector.

Uw Taxiplan en uw aankondigingen in de commissie gingen alleen over de deregulering van de sector, niet over doelstellingen voor het taxivervoer.

Ik hoop dat u daar binnenkort meer over kunt vertellen.

derniers mois sa capacité à se moderniser. C'est pourquoi j'estime nécessaire qu'un tel plan taxis se doit de porter une réforme à même de garantir la viabilité du secteur, la qualité de l'emploi, le développement de l'offre, l'amélioration de la qualité de service et la poursuite d'objectifs environnementaux.

Jusqu'ici, nous vous avons surtout entendu répondre aux sirènes de la stratégie de communication de marketing offensive de Uber, UberPop, UberX, ou encore UberBlack, ce qui, sur le fond, n'a pas enrichi nos débats sur les réelles opportunités de réforme du secteur concernant les thèmes précités.

Votre Plan taxis et vos annonces en commission ne portaient que sur la dérégulation du secteur, mais pas sur les objectifs d'une politique en matière de taxis. Ainsi, vous ne dites rien sur la qualité de l'offre, rien sur la protection du consommateur, rien sur la viabilité économique du secteur, rien sur la qualité de l'emploi, rien sur la complémentarité avec le transport en commun, évoquée mais pas développée, rien non plus sur la question environnementale (taxis électriques, taxis hybrides).

Dans l'espoir que les prochaines informations relatives au plan taxi nous rassurent sur les différents volets cités, je vous remercie d'ores et déjà pour vos réponses.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les autorisations d'exploiter un service de taxis électriques n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation jusqu'à présent. Cela sera nécessaire.

Il est clair que l'aspect écologique, en ce qui concerne les normes pour les véhicules de la ville, jouera certainement un rôle dans l'avenir du secteur des taxis. Une concertation plus étroite devra avoir lieu sur cette question.

Une étude de faisabilité est en cours pour mettre en œuvre un réseau de recharge publique dans toute la Région, sur les voiries régionales et communales. Il va de soi que les taxis pourraient également en faire usage.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik moet de elektrische taxi's nog evalueren.*

Uiteraard zal het ecologische aspect in de toekomst belangrijk zijn voor de taxisector. Daarover zal ik met de sector overleg plegen.

Momenteel loopt er een studie naar de haalbaarheid van een netwerk van oplaadpalen in het hele gewest. Het spreekt voor zich dat ook taxi's daar hun batterij zullen kunnen opladen.

De regering nam nog geen beslissing over de doelstellingen voor hybride of elektrische voertuigen. Het is de bedoeling dat het betalende personenvervoer op termijn volledig met elektrische voertuigen gebeurt, maar wanneer dat

En ce qui concerne les objectifs relatifs à la part de véhicules hybrides ou électriques, les mesures et les initiatives, rien n'a été décidé par le gouvernement. Dans le cadre de la réforme complète du secteur du transport rémunéré de personnes, la flotte deviendra à terme totalement électrique, mais l'échéance doit encore être déterminée.

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je suis un peu surpris par la brièveté de la réponse. J'entends votre intérêt, mais comme tous mes constats se vérifient, il va falloir attendre pour voir se développer une offre de taxis électriques. C'est un peu dommage. Ce qui m'inquiète, c'est l'expression "à terme", car j'ai l'impression que cela nous renvoie bien au-delà du Plan taxis à venir. Affaire à suivre...

- *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 "la mauvaise gestion des feux aux abords de arrêts de tram".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a un an et demi, je vous interrogeais sur la dangerosité des arrêts de tram lorsque le cheminement entre l'arrêt et le tram est coupé par une bande dédiée à la circulation automobile. En effet, régulièrement, des voitures passent le long du tram lorsqu'il débarque et embarque des passagers, soit parce que l'automobiliste ne respecte pas les signaux lumineux, soit parce que les signaux lumineux sont mal réglés.

Vous m'aviez donné des éléments d'explication, mais n'aviez manifesté aucune intention d'améliorer la situation. Ce qui devait arriver est

het geval moet zijn, ligt nog niet vast.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *De bondigheid van uw antwoord verrast mij. Ik begrijp dat u er belang bij hebt niet te veel te zeggen, maar als mijn informatie klopt, zal het nog een hele tijd duren voor er meer elektrische taxi's komen in Brussel en dat is jammer*

- *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 "het slechte beheer van verkeerslichten in de omgeving van tramhaltes".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Anderhalf jaar geleden stelde ik u een vraag over het gevaar aan tramhaltes die door een autobaanvak gescheiden worden van de stoep. Vaak rijden er auto's voorbij op het ogenblik dat passagiers in- en uitstappen omdat de automobilist door het rood rijdt of omdat de verkeerslichten slecht afgesteld zijn.*

U gaf toen een gedeeltelijke verklaring, maar bleek niet van plan om de toestand te verhelpen. Het onvermijdelijke is dus geschied: een dame die uit de tram stapte aan halte Paleis werd aangereden. Ik heb trouwens zelf vastgesteld dat de regeling

donc arrivé. Le 27 avril, une dame qui descendait du tram à l'arrêt Palais de la rue Royale a été renversée par une voiture longeant ledit tram. Elle a été assez sérieusement blessée. J'ai par ailleurs observé les phases de feux à certains arrêts et j'ai constaté que leur réglage est absolument fantaisiste et accidentogène. Même avec des automobilistes respectueux de la signalisation, des situations conflictuelles et dangereuses surviennent.

Je reviens donc à la charge, Monsieur le ministre, pour que vous m'expliquiez ce qui empêche le personnel en charge de ces feux de les régler de façon à assurer la sécurité des usagers de la STIB. Si à certains carrefours, des problèmes se posent par besoin d'une coordination avec un autre gestionnaire, il me semble qu'une concertation se justifie au vu de l'enjeu. De plus, rien n'empêche de placer des panneaux clignotants pour attirer un peu plus l'attention des automobilistes puisqu'on le fait bien à certains carrefours pour les avertir de la présence d'un tram. Ce n'est pas une question polémique, mais je soulève un problème de sécurité routière et d'une question de vie ou de mort.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Aux carrefours gérés par Bruxelles Mobilité, l'arrêt de tram situé à proximité est toujours sécurisé de la manière la plus adéquate possible en fonction de l'aménagement. Bruxelles Mobilité et la STIB ont des réunions mensuelles où cette problématique est systématiquement abordée et où des solutions appropriées sont développées.

Lorsque le tram s'arrête au milieu de la chaussée et que les voyageurs doivent emprunter la chaussée, la circulation automobile est arrêtée au moyen d'un feu de signalisation complémentaire afin de permettre aux voyageurs de descendre en toute sécurité. Pour ce faire, Bruxelles Mobilité utilise un contact tram, donné par la STIB, qui prévoit l'arrivée du tram.

Concernant le phasage des feux à l'avenue Louise, les grilles sont télécommandées par les transports en commun. Le fonctionnement se base sur un système de coordination entre carrefours - également pour les véhicules privés -, ce qui rend l'influence des transports en commun moins

van de verkeerslichten aan sommige haltes ongevallen in de hand werkt. Zelfs als automobilisten niet door het rood rijden, ontstaan er soms gevaarlijke situaties.

Wat belet de veilige afstelling van de verkeerslichten? Aan sommige kruispunten ontstaan problemen doordat er afspraken gemaakt moeten worden met andere beheerders, maar waarom gebeurt dat dan niet? Bovendien kunnen we toch ook knipperlichten plaatsen om automobilisten duidelijk te maken dat er een tram halt houdt.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Aan kruispunten onder het beheer van Brussel Mobiliteit worden tramhaltes zo veilig mogelijk aangelegd. Brussel Mobiliteit en de MIVB houden maandelijks besprekingen daarover.*

Als de tram in het midden van de weg stopt en de reizigers op de weg uitstappen, onderbreekt een verkeerslicht het autoverkeer zodat veilig in- en uitstappen mogelijk wordt.

De verkeerslichten aan de Louizalaan worden vanop afstand bediend door de tram- of busbestuurder. De werking is gebaseerd op een systeem van coördinatie tussen kruispunten, wat de invloed van het openbaar vervoer beperkt. Tramhalte Paleis ligt aan een kruispunt met verkeerslichten onder het beheer van Brussel-Stad. Die maakt geen haast met de overdracht van kruispunten aan het gewest. Daarom zijn er nog steeds problemen aan die halte.

Op 20 juni jongstleden is een beperkt aantal kruispunten overgedragen aan het gewest. Met een

importante. L'arrêt de tram Palais que vous évoquez et qui se trouve dans la rue Royale, est situé à un carrefour doté de feux de signalisation gérés par la Ville de Bruxelles. Le problème est que cette dernière n'avance pas beaucoup dans le dossier du transfert des carrefours vers la Région. C'est la raison pour laquelle il y a des problèmes à cet arrêt.

Le 20 juin dernier, un nombre limité de carrefours a été transféré à la Région. Mais trente autres doivent encore être transférés. Début septembre, une réunion sera organisée avec le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, pour faire en sorte que le dossier avance et ce, dans l'intérêt des Bruxellois(es) et de la Ville elle-même.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'espère que ce dossier va avancer car, pour avoir été filmer au Sablon, je puis vous assurer que cela ne va pas. N'hésitez pas à rappeler à vos interlocuteurs à la Ville qu'il y a aussi une responsabilité pénale en jeu en cas d'accident, et que cela pourrait leur coûter fort cher.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la gestion centralisée des tunnels".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *Le mercredi 1er juin 2016, le tunnel Léopold II a été fermé durant une heure dans les deux sens suite à un problème technique. Bruxelles Mobilité avait perdu le contrôle à distance du tunnel.*

La gestion centralisée des tunnels permet de contrôler les feux de signalisation, le système de

dertigtal andere moet dat nog gebeuren. Begin september staat er een vergadering met de burgemeester van Brussel-Stad op het programma. Die zou de zaken moeten bespoedigen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans)*. - *Ik hoop het maar, want ik heb met eigen ogen gezien dat het nu niet werkt. Aarzel niet om uw gesprekspartners bij Brussel-Stad op hun strafrechtelijke verantwoordelijkheid bij ongevallen te wijzen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de centrale aansturing van de tunnels".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- *Op woensdagochtend 1 juni 2016 was de Leopold II-tunnel een uur lang in beide richtingen gesloten wegens een technisch probleem. Brussel Mobiliteit was de controle over de tunnel vanop afstand verloren. Sommigen zagen daarin een zoveelste Brusselse flater. Het leek wel of Brussel Mobiliteit haar afstandsbediening was kwijtgeraakt. Het is*

ventilation, l'éclairage, les infos trafic etc. Le système détecte les embouteillages, les accidents de circulation, les incendies, etc. Autrement dit, ce système est incontournable pour garantir une circulation fluide dans les tunnels.

Quel est le nombre de pannes enregistré par l'outil de gestion centralisée des tunnels ? Existe-t-il un système de sauvegarde des données en cas de panne ? Si ce n'est pas le cas, est-il envisagé d'instaurer un tel système ?

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

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *En 2015, Bruxelles Mobilité a dû procéder à vingt fermetures de tunnels en raison d'une panne du système de gestion centralisée. Cinq incidents de ce genre ont été répertoriés en 2016, ce qui indique une tendance à la baisse.*

Le serveur sur lequel ce système tourne est dédoublé pour huit tunnels sur 26. Le contrôle des autres tunnels tourne sur un serveur unique.

Une ligne de communication est également nécessaire pour gérer le tunnel de manière centrale. Une partie des tunnels est déjà reliée au réseau redondant en fibre de verre de Bruxelles Mobilité, mais les autres tunnels sont encore commandés par un système de liaison point à point.

En cas de panne du système de gestion centralisée, un contrôle local du tunnel reste possible, mais celui-ci exige un investissement en moyens humains important, dans un délai rapide.

De plus, le tunnel doit de toute façon être fermé

uiteraard iets ingewikkelder dat. Het zou wel mooi zijn als we alles in Brussel met een afstandsbediening zouden kunnen bedienen.

Niettemin is het uitvallen van de centrale aansturing van de tunnels een belangrijk veiligheidselement. Die centrale aansturing zorgt voor de verkeerslichten in de tunnels, het ventilatiesysteem, de verlichting, de verkeersmeldingen enzovoort. Het systeem detecteert verkeersopstoppingen, verkeersongelukken, branden enzovoort. Het is met andere woorden een bijzonder belangrijk systeem om de vlotte doorstroming in de tunnels te garanderen. Het uitvallen van het systeem noopt Brussel Mobiliteit om de tunnels te sluiten omdat er dan geen controle meer uitgeoefend kan worden op wat er precies in de tunnels gebeurt.

Hoe vaak is het systeem van de centrale aansturing van de tunnels al uitgevallen? Bestaat er een back-upsysteem voor het geval de centrale aansturing van de tunnels uitvalt? Zo niet, wordt er overwogen om zo'n back-upsysteem in te voeren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In 2015 heeft Brussel Mobiliteit twintig keer een of meerdere tunnels moeten sluiten wegens het uitvallen van de centrale aansturing. In 2016 was dat tot op vandaag vijf keer. We zien dus een dalende tendens.

De server waarop de centrale aansturing van de tunnels draait, is maar voor acht van de zesentwintig tunnels ontdekt. De aansturing van de andere tunnels draait op een enkelvoudige server.

Er is ook altijd een communicatielijn nodig om de tunnel centraal aan te sturen. Een deel van de tunnels is reeds met het redundant glasvezelnetwerk van Brussel Mobiliteit verbonden, maar de andere tunnels worden nog steeds met een punt-tot-puntverbinding bediend.

Als de centrale aansturing van een tunnel wegvalt, kan die tunnel nog altijd lokaal aangestuurd worden vanuit de technische ruimten in de tunnel zelf. Het vraagt echter op korte termijn veel middelen om voldoende personeel in elke betrokken tunnel te kunnen inzetten.

jusqu'à ce que cette gestion locale puisse être assurée. Celle mesure peut être prolongée durant six heures maximum. Jusqu'à aujourd'hui, il a toujours été possible de remettre le système de gestion centralisée en marche avant l'expiration de ce délai.

Le système de gestion centralisée des tunnels sera totalement modernisé dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*. - *Nous espérons que le système sera modernisé le plus rapidement possible, car il participe de manière essentielle à la transformation de Bruxelles en smart city.*

Envisagez-vous la création d'un poste de gestion centralisée du trafic comme celui de Lyon ?

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*. - *C'est notre objectif à plus long terme, lorsque nous élargirons la gestion globale des flux de circulation.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "la grève sauvage à la STIB le lundi 30 mai 2016 après-midi".

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

Bovendien moet de tunnel sowieso tijdelijk gesloten worden tot de lokale aansturing mogelijk is. Het is een compenserende maatregel die voor een beperkte termijn aangehouden kan worden. Momenteel is die termijn zes uur. Tot nu toe was het altijd mogelijk om de centrale aansturing voor het aflopen van die termijn opnieuw in werking te stellen.

In het kader van het meerjarig investeringsprogramma voor de tunnels zal de centrale aansturing van de tunnels volledig gemoderniseerd worden.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is goed dat het systeem gemoderniseerd wordt. Hopelijk gebeurt dat zo snel mogelijk. Een moderne centrale aansturing van de tunnels is immers een van de belangrijke elementen om van Brussel een smart city te maken.

Overweegt u een systeem zoals in Lyon, waar men vanop een centrale plek via computerprogramma's de zaken aanstuurt, het verkeer opnieuw vlot trekt in geval van files of problemen, en meteen ziet welke impact de openstelling van alternatieve wegen heeft op het verkeer elders in de stad?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is de bedoeling, maar we zullen daar pas op iets langere termijn voor kunnen zorgen, wanneer we het globale beheer van de verkeersstromen uitbreiden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de wilde staking van de MIVB op maandnamiddag 30 mei 2016".

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Une grève sauvage a éclaté à la STIB l'après-midi du 30 mai 2016.*

Une passagère d'un bus a témoigné de ce que le conducteur de son bus avait demandé à tous les passagers de descendre du véhicule à mi-trajet parce qu'il était en grève.

En Belgique, les préavis de grève doivent être déposés à temps. Une grève sauvage est déjà inacceptable, mais s'arrêter à moitié chemin en abandonnant les passagers sur le trottoir dépasse la limite. Des actions de ce genre sont préjudiciables pour l'image de la STIB.

D'autres plaintes vous sont-elles parvenues concernant des chauffeurs qui auraient interrompu leur travail au cours d'un trajet ?

Combien d'employés de la STIB ont-ils décidé d'interrompre leur travail l'après-midi du lundi 30 mai, alors que la grève était annoncée pour le mardi 31 mai ?

Quelle est votre position vis-à-vis de la grève sauvage ? Quelles sont les conséquences pour les chauffeurs qui ont entamé la grève plus tôt que prévu ?

La STIB a-t-elle conclu un protocole de grève avec les syndicats ? Quelles règles stipule-t-il en matière de grèves sauvages ? Pourriez-vous me transmettre une copie de ce protocole ?

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

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En dépit d'une recherche approfondie, la STIB n'a retrouvé aucune trace de l'incident que vous mentionnez ou d'incidents similaires. La personne en question aurait dû noter le numéro de ligne et l'heure.*

La convention collective de travail (CCT) de la STIB, signée le 6 avril 2009, prévoit des mesures de prévention des conflits sociaux. Le texte

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de namiddag van maandag 30 mei 2016 brak bij de MIVB een wilde staking uit.

Een vrouw vertelde mij dat ze rond 16 uur op de bus zat. Toen die bus halfweg het traject was, stopte de bestuurder en vroeg de passagiers om uit te stappen omdat hij staakte. Uiteraard was die vrouw misnoegd.

Bussen, trams en metro's die een traject afleggen, moeten altijd tot de eindhalte rijden.

In België moeten stakingsaanzeggingen tijdig ingediend worden. Een wilde staking is al onaanvaardbaar, maar halfweg een traject stoppen en passagiers op straat zetten, is het aanvaardbare ver voorbij. Dit soort acties schaadt het imago van de MIVB. Alle bestuurders moeten het stakingsprotocol naleven. Passagiers mogen niet halfweg het traject van bus, tram of metro op straat gezet worden.

Kreeg u meer klachten over stakende bestuurders die tijdens een traject het werk neerlegden?

Hoeveel personeelsleden van de MIVB legden in de namiddag van maandag 30 mei het werk neer, hoewel de staking pas voor dinsdag 31 mei was aangekondigd?

Hoe staat u tegenover die wilde staking? Welke zijn de gevolgen voor de bestuurders die vroeger dan aangekondigd begonnen te staken?

Heeft de MIVB met de vakbonden een stakingsprotocol gesloten? Welke regels zijn daarin opgenomen in verband met wilde stakingen? Kunt u mij een kopie bezorgen van dat stakingsprotocol?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De MIVB heeft na een grondige zoektocht geen enkel spoor kunnen terugvinden van het incident waarover uw spreekt of van gelijkaardige incidenten. Ze kreeg geen enkele melding en de informatie duikt ook nergens op in de rapporten of opnames van de dispatching. De betrokkene zou het lijnummer en het uur moeten doorgeven, zodat de zaak nader onderzocht kan worden.

comporte des modalités formelles, comme les délais à respecter avant le lancement d'une action de grève et l'interdiction des grèves sauvages, sauf circonstances exceptionnelles. Depuis la signature de cette convention, la STIB n'a presque plus connu de grève sauvage.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je me renseignerai sur les circonstances précises de l'incident que j'ai mentionné.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Dans des cas pareils, il faut introduire une plainte, en précisant l'heure de l'incident et le numéro du bus.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je demanderai à la dame en question de transmettre ces informations. C'est, heureusement, le seul incident de ce genre qui ait été signalé.*

- L'incident est clos.

De cao van de MIVB, die op 6 april 2009 ondertekend werd, voorziet in de preventie van sociale conflicten. De tekst bevat formele modaliteiten zoals de na te leven termijnen alvorens het tot een staking kan komen. De sociale partners spreken in de cao ook af dat wilde stakingen niet langer toegelaten zijn, tenzij in zeer uitzonderlijke omstandigheden, zoals een ernstige agressie tegen een personeelslid tijdens de uitoefening van zijn dienst. Sinds de cao van kracht is, heeft de MIVB bijna geen wilde stakingen meer gekend.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zal naar de precieze omstandigheden van het incident vragen.

De heer Pascal Smet, minister.- In dergelijke gevallen moet er klacht ingediend worden, met vermelding van het uur van het incident en het nummer van de bus.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zal aan de vrouw vragen om die informatie door te spelen, want het is onaanvaardbaar dat er voor een staking zomaar in het midden van een traject gestopt wordt. Gelukkig is dit het enige incident dat gesignaleerd werd.

- Het incident is gesloten.