



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 8 DECEMBER 2010**

—

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

—

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

—

**Commission de l'infrastructuur,  
chargée des travaux publics  
et des communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 8 DÉCEMBRE 2010**

—

---

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  
Dienst verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

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  
Service des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD****MONDELINGE VRAAG** 8

- van mevrouw Carla Dejonghe 8

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,

betreffende "de uitspraken van de staatssecretaris over de metro-uitbreiding".

**INTERPELLATIES** 10

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 10

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het project voor de heraanleg van de Havenlaan".

*Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Annemie Maes, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Céline Delforge.* 16

*Moties – Indiening* 25**SOMMAIRE****QUESTION ORALE** 8

- de Mme Carla Dejonghe 8

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "les déclarations du secrétaire d'État au sujet de l'extension du métro".

**INTERPELLATIONS** 10

- de Mme Viviane Teitelbaum 10

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".

*Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Annemie Maes, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Céline Delforge.* 16

*Ordres du jour – Dépôt* 25

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	25	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	25
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de tevredenheidsenquête van de MIVB".		concernant "l'enquête de satisfaction de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, de heer Jamal Ikazban, voorzitter.</i>	27	<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, M. Jamal Ikazban, président.</i>	27
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	31	- de Mme Viviane Teitelbaum	31
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de heraanleg van de Elsensesteenweg".		concernant "le réaménagement de la chaussée d'Ixelles".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emin Özkara,	31	Interpellation jointe de M. Emin Özkara,	31
betreffende "de heraanleg van de Elsensesteenweg".		concernant "le réaménagement de la chaussée d'Ixelles".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Emin Özkara.</i>	35	<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Céline Delforge, Mme Danielle Caron, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, M. Emin Özkara.</i>	35
- van de heer Serge de Patoul	44	- de M. Serge de Patoul	44
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's en de promotie van het imago van het gewest".		concernant "la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois et la promotion de l'image de notre Région".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,	45	Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	45
betreffende "de nieuwe maatregelen ter identificatie van de Brusselse taxi's".		concernant "les nouvelles mesures de visibilité des taxis bruxellois".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Serge de Patoul, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	52	<i>Discussion conjointe – Orateurs: M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Serge de Patoul, M. Jamal Ikazban, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	52
<i>Moties – Indiening</i>	59	<i>Ordres du jour – Dépôt</i>	59
- van mevrouw Carla Dejonghe	59	- de Mme Carla Dejonghe	59
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het gebrek aan overstap-parkings aan de metrohaltes".		concernant "l'absence de parkings de dissuasion aux stations de métro".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emin Özkara,	59	Interpellation jointe de M. Emin Özkara,	59
betreffende "de overstapparkings".		concernant "les parkings de transit".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Aziz Albishari, mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Carla Dejonghe.</i>	62	<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Aziz Albishari, Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Carla Dejonghe.</i>	62

- van de heer Aziz Albishari	72	- de M. Aziz Albishari	72
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het strategisch plan voor Openbare Werken en Vervoer".		concernant "le plan stratégique Travaux publics et Transports".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	75	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	75
MONDELINGE VRAGEN	79	QUESTIONS ORALES	79
- van de heer Hervé Doyen	79	- de M. Hervé Doyen	79
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de stand van zaken in verband met de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap".		concernant "le point sur la création de l'agence régionale de stationnement".	
- van de heer Jef Van Damme	82	- de M. Jef van Damme	82
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de appreciatie van de taxi-gebruikers".		concernant "l'appréciation des utilisateurs des taxis".	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban,	82	Question orale jointe de M. Jamal Ikazban,	82
betreffende "het comité van de taxi-gebruikers".		concernant "le comité des usagers pour les taxis".	

<p>- van de heer Jamal Ikazban 85</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de informatieborden over de frequentie aan de tramhaltes".</p>	<p>- de M. Jamal Ikazban 85</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les indicateurs de fréquence dans les stations de tram".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 87</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de afwerking van de gewestelijke fietsroutes, en van de gewestelijke fietsroute 12b in het bijzonder".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 87</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la réalisation des itinéraires cyclables régionaux et de l'ICR 12b en particulier".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 91</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de heraanleg van het Rogierplein en omgeving".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 91</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réaménagement de la place Rogier et de ses abords".</p>
<p>- van de heer Emin Özkara 95</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de problemen met de toegangssassen van het MIVB-net".</p>	<p>- de M. Emin Özkara 95</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le problème avec les sas d'accès au réseau de la STIB".</p>
<p>- van de heer Jef Van Damme 95</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de procedure gevolgd bij de heraanleg van de Ninoofsepoort".</p>	<p>- de M. Jef Van Damme 95</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la procédure suivie lors du réaménagement de la porte de Ninove".</p>

*Voorzitterschap: de heer Hervé Doyen, oudste lid in jaren.  
Présidence : M. Hervé Doyen, doyen d'âge.*

## MONDELINGE VRAAG

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

**AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de uitspraken van de staatssecretaris over de metro-uitbreiding".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Carla Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Tijdens een radio-interview woensdagavond op FM Brussel gaf u een reactie op de cijfers die uw collega, de heer Vanraes, voorstelde betreffende de herfinanciering van Brussel. Brussel zou recht hebben op 719 miljoen euro voor de uitbreiding van de metro, omdat er meer pendelaars dan Brusselaars daarvan gebruik zouden maken. Onze fractie is verheugd dat bijkomende middelen naar een uitbreiding van de metro zullen gaan. We willen wel weten op welke cijfers u zich baseert wanneer u verklaart dat pendelaars meer gebruik maken van de metro dan Brusselaars. Heeft de MIVB hier concreet cijfermateriaal rond verzameld? Hoe evolueert de verhouding tussen pendelaars en Brusselaars wat betreft het gebruik van de metro de laatste jaren?

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** Ik heb nooit beweerd dat er meer pendelaars dan

## QUESTION ORALE

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

### QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "les déclarations du secrétaire d'État au sujet de l'extension du métro".**

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Même si notre groupe est favorable à une extension du métro moyennant l'utilisation de 719 millions d'euros issus du refinancement de Bruxelles, je voudrais savoir sur quels chiffres vous vous fondiez quand vous déclariez à la radio cette semaine que les navetteurs utilisent plus le métro que les Bruxellois. La STIB a-t-elle communiqué des chiffres à ce sujet ?*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).-** *J'ai simplement dit que le métro était*



Brusselaars gebruik maken van het openbaar vervoer. Wel is het zo dat de Brusselse metro vooral pendelaars vervoert, wat veel geld kost dat niet meer aan de Brusselaars zelf wordt gependend. De studie van de heer Vanraes heeft net aangetoond dat Brussel veel dingen financiert voor niet-Brusselaars, voornamelijk op gebied van mobiliteit.

Precieze cijfers van de MIVB zijn niet voor handen, maar naar schatting is een kwart van de metrogebruikers tijdens het spitsuur pendelaar. Ons Iris 2-plan zal als gevolg hebben dat meer pendelaars het openbaar vervoer zullen gebruiken. Het is dan ook legitiem dat zij in de toekomst zouden meebetalen. Pendelaars creëren piekmomenten, waardoor extra vervoer nodig is tijdens de ochtend- en avondspits.

We hebben extra openbaar vervoer nodig tijdens de ochtend- en avondspits. De Brusselaars maken natuurlijk ook gebruik van dat aanbod, maar het risico bestaat dat we vooral inzetten op de metro en beknibbelen op het openbaar vervoer aan de oppervlakte. De Brusselaars maken op een veel gelijkmatigere manier gebruik van het openbaar vervoer, al is er natuurlijk ook een piek tijdens het spitsuur. Bovendien gebruiken zij veel meer verschillende verplaatsingsvormen. Het mag niet de bedoeling zijn om enkel aandacht te besteden aan het aanbod tijdens de spitsuren en te bezuinigen op andere momenten. Dat zou nefast zijn voor de Brusselaars die het openbaar vervoer gebruiken.

Ik heb niet gezegd dat het openbaar vervoer niet nuttig is voor de Brusselaars. Ik denk wel dat er een bijdrage mag zijn voor Brussel om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer efficiënt is. Dat is niet enkel een goede zaak voor de Brusselaars, maar ook voor de pendelaars.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Als er aan de uitbreiding van de metro wordt gedacht, dan zijn wij in eerste instantie voorstander van een uitbreiding richting Schaarbeek, waar het vooral de plaatselijke bevolking is die momenteel op overbevolkte trams reist. Het gaat daar niet om pendelaars.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** Metro is natuurlijk ook voor Brusselaars nuttig, maar er zijn daar ook veel kantoren gevestigd die we graag bereikbaar zouden zien met het openbaar vervoer.

*surtout utilisé par les navetteurs. Il coûte beaucoup d'argent, qui n'est pas dépensé directement pour les Bruxellois. On sait que Bruxelles finance de nombreux postes pour les non-Bruxellois, principalement en matière de mobilité.*

*Je ne dispose pas de données précises de la STIB, mais un quart des usagers en heure de pointe seraient des navetteurs. Je trouve donc légitime que les navetteurs contribuent financièrement au développement du métro, puisqu'ils créent une partie de la demande de transport.*

*Nous avons besoin de plus de transport en commun aux heures de pointe, le soir comme le matin. Bien entendu, les Bruxellois utilisent aussi cette offre, mais le risque existe que nous misions surtout sur le métro, au détriment du réseau de surface, pourtant largement utilisé. Il ne faut pas négliger les autres moments de la journée, au risque de pénaliser les usagers bruxellois.*

*Nous devons veiller à une plus grande efficacité des transports en commun, qui est positive tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs.*

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Si l'on songe à étendre le métro, nous soutenons une extension en direction de Schaerbeek où la population locale s'entasse actuellement dans des trams bondés. Et il ne s'agit pas là de navetteurs.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).-** *Bien entendu, le métro est aussi utile aux Bruxellois. On trouve également de nombreux bureaux à Schaerbeek, qui doivent être accessibles*

Ik denk dat we eigenlijk hetzelfde doel nastreven.

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

### INTERPELLATIES

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

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het project voor de heraanleg van de Havenlaan".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *Er wordt al jaren gesproken over een volledige heraanleg van de kanaalwijk en de Havenlaan.*

*De geschiedenis van de Havenlaan is nauw verbonden met de ontwikkeling van de Maritiemwijk in Brussel en de site van Thurn & Taxis. De kasseien dateren uit het begin van de jaren 1900. Dat was toen de duurzaamste wegverharding voor het zwaar vervoer dat gepaard ging met de industriële en havenactiviteiten in de wijk.*

*De Havenlaan is de enige grote industrieweg in ons gewest die min of meer zijn oorspronkelijke kenmerken heeft behouden. De Havenlaan vormt*

*en transports en commun. Je pense que nous poursuivons le même objectif.*

- *L'incident est clos.*

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

### INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

#### INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Cela fait plusieurs années déjà que l'on évoque le large réaménagement du quartier du canal, et en particulier de l'avenue du Port. Cette avenue est une grande voie pavée et arborée qui longe le site de Tour & Taxis. Il s'agit d'un axe structurant qui borde le canal, rythmé par des alignements de platanes magnifiques. Cet axe constitue un témoin privilégié du passé industriel de notre pays et de notre capitale. Il joue encore de nos jours un rôle dans le développement économique de la Région bruxelloise.

L'histoire de cette avenue est naturellement liée au développement du quartier maritime de Bruxelles

*dus de laatste getuigenis van ons industrieel verleden. Ook vandaag speelt deze structurerende as nog een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van het gewest.*

*De Havenlaan werd de voorbije veertig jaar niet onderhouden en moet dringend worden gerenoveerd, maar is dat echt een reden om ze volledig af te breken en de 300 prachtige platanen te vellen?*

*Het gewestelijk project omvat een volledige heraanleg van de laan. Die heraanleg was oorspronkelijk vooral ingegeven door de vestiging van het Brussels International Logistic Center (BILC).*

*Volgens het project zal de Havenlaan in drie verschillende zones met een verschillend statuut worden opgedeeld, waardoor deze laan haar majestueus karakter zal verliezen: een eerste zone tussen het Saincteletteplein en de Picardstraat, een tweede zone tussen de Picardstraat en de Redersbrug en een derde zone tussen de Redersbrug en Laken. Waarom wordt de eenheid van deze belangrijke structurerende as niet behouden?*

*Waarom worden de kasseien, die al meer dan 100 jaar oud zijn en dus een bijzonder duurzaam materiaal zijn, vervangen door bruin beton? Waarom worden de majestueuze platanen vervangen door verschillende boomsoorten van verschillende grootte? Waarom worden de bomenrijen op bepaalde plaatsen onderbroken, bijvoorbeeld tegenover Thurn & Taxis?*

*Het is perfect mogelijk om een mooie stadslaan met brede fietspaden, comfortabele voetpaden en parkeerplaatsen te creëren, zonder het huidige profiel radicaal te wijzigen en zonder dat er bomen moeten sneuvelen.*

*De monumentale platanen, die dateren van 1927, zouden dus moeten verdwijnen omdat de wortels de uitvoering van dit faraonisch project zouden belemmeren. Zij zullen worden vervangen door Byzantijnse hazelaars, Amerikaanse essen, esdoorns en lindebomen, waarvan het hoogteverschil tot 10 meter kan bedragen. Het lijkt geen twijfel dat de laan door die aanpassingen haar majestueus karakter zal verliezen.*

*Het is hoog tijd dat er werken worden uitgevoerd,*

et au site de Tour & Taxis. La transformation de cette voie et l'installation de pavés remontent au début des années 1900. À l'époque, le pavé constituait le meilleur matériau pour durcir les voiries et supporter de nombreux et lourds transports liés à l'activité industrielle et portuaire du quartier.

L'avenue du Port est la seule artère industrielle de cette dimension de notre capitale qui ait conservé la grande majorité de ses caractéristiques initiales. Elle constitue dès lors le dernier témoin de l'importance de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime. Certes, elle n'a plus été entretenue depuis une quarantaine d'années et nécessite d'être remise en état, mais est-ce vraiment une raison pour la détruire entièrement et abattre les 300 platanes qui la bordent ?

Le projet régional qui a reçu un permis consiste en un réaménagement complet de cette artère. Ce réaménagement était initialement motivé essentiellement par l'implantation du Brussels International Logistic Center (BILC). C'est pour répondre aux besoins de ce centre logistique qu'une série d'interventions et de travaux plus ou moins lourds et coûteux sont prévus.

Ce projet prévoit trois zones de réaménagement qui vont transformer cette majestueuse avenue unitaire en trois tronçons au statut différent, lui faisant ainsi perdre son aspect monumental : une première zone s'étendra de la place Sainctelette à la rue Picard, une deuxième de la rue Picard au pont des Armateurs, et une troisième du pont des Armateurs à Laeken.

Or, le profil actuel de l'avenue et ses très larges trottoirs non aménagés, puisqu'il s'agissait d'un axe industriel, permettent aisément l'installation de pistes cyclables spacieuses, de cheminements piétons confortables, de parkings et de voies de circulation automobile de type urbain, sans modifier radicalement le profil existant et en conservant les alignements d'arbres.

Outre le fait qu'on déciderait de remplacer un aménagement durable qui existe depuis un siècle en fonction de données purement circonstancielles, comme l'aménagement de la circulation selon des normes et des souhaits qui évoluent rapidement, on peut s'interroger sur la pertinence qu'il y aurait à

*want heel wat kasseien liggen los en de laan zit vol putten, maar wij moeten goed nadenken over die werken.*

*Normaal gezien moet een drukke baan met veel vrachtvervoer om de twintig jaar worden gerenoveerd. De laatste herstelwerken aan de Havenlaan dateren uit de jaren '70. Dat is meer dan 40 jaar geleden. Er zijn niet veel wegdekken die meer dan 40 jaar meegaan, zeker niet als er dagelijks 600 vrachtwagens voorbijrijden.*

*Het lijkt ons perfect mogelijk om die kasseiweg te renoveren. Volgens de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen kunnen de meeste kasseien overigens worden gerecupereerd. Een dergelijke renovatie lijkt ons heel wat wenselijker dan de 33.000 m<sup>2</sup> kasseien te vervangen door een betonlaag van 80 cm, zoals op de autosnelwegen.*

*Ten eerste is het belangrijk om ons kasseienerfgoed te bewaren in plaats van het systematisch te vernielen.*

*Kasseien zijn bovendien zeer milieuvriendelijk. Kasseien zijn een bijzonder duurzaam natuurlijk materiaal dat makkelijk kan worden onderhouden en bijna oneindig recupereerbaar is. De traditionele plaatsing waarborgt een soepelheid die schokken en vibraties absorbeert en voor een natuurlijke afvloeiing van het regenwater zorgt.*

*Kasseien hebben ook op een positieve invloed op het stedelijk microklimaat, in tegenstelling tot asfalt, dat de oppervlaktetemperatuur aanzienlijk doet stijgen in de zomer, en beton, dat een afkoeling van de atmosfeer bij hoge temperaturen verhindert.*

*Moeten wij geen rekening houden met die voordelen? Wij worden immers geacht om een logica van duurzame ontwikkeling te volgen.*

*Tot slot vertragen kasseien het gemotoriseerd verkeer zonder dat er kunstgrepen of fysieke obstakels moeten worden aangebracht.*

*Ook de werken zelf baren ons zorgen. De volledige oppervlakte bedraagt zo'n 30.000 m<sup>2</sup>. Er moet ongeveer 15.000 ton kasseien worden verwijderd. Daarnaast moet er ongeveer 80 cm aarde worden afgegraven (50.000 ton). Voor de heraanleg is 65.000 ton nieuw materiaal nodig. Er moet dus in*

traiter selon trois aménagements différents l'un des axes structurants de la capitale bordant le canal. Où est encore la structure si l'axe est saucissonné ?

À côté du réaménagement des lieux, deux modifications d'importance viendront compléter le tableau, à savoir le remplacement des pavés centenaires par des revêtements de béton de couleur brune et l'abattage de plus de 300 platanes majestueux, qui seraient remplacés par un alignement plus étroit, hors échelle, d'arbres d'essence et de taille différentes. L'alignement serait malheureusement interrompu sur certains tronçons importants, comme devant Tour & Taxis, par exemple.

Mon groupe et moi-même avons déjà, à de nombreuses reprises, regretté l'abattage de ces arbres dont les racines constitueraient un obstacle à la réalisation de ce chantier pharaonique et démesuré. L'alignement monumental de platanes colonnaires datant de 1927 serait donc remplacé par diverses espèces d'une taille d'environ dix mètres : le noisetier de Byzance, le frêne rouge d'Amérique et l'érable, ainsi que quelques tilleuls, rue Claessens.

Il ne fait aucun doute que le changement d'échelle de l'avenue et l'alternance d'arbres d'essences et de tailles différentes seront d'un effet déplorable, hypothéquant par la même occasion le succès du redéploiement du site de Tour & Taxis qui est pour l'instant à l'étude. S'il est évident que des travaux doivent être entrepris, puisque les pavés sont déchaussés et l'avenue défoncée, nous pensons qu'il y aurait lieu de réfléchir à la nature des travaux à mener.

En effet, ce genre de chaussée pavée connaissant une très forte fréquentation et un charroi particulièrement lourd était traditionnellement restauré tous les 20 ans. Or, le dernier redressement des pavés de cette artère date du milieu des années 1970, soit il y a plus de 40 ans. Nous ne pensons pas qu'il y ait beaucoup d'autres revêtements capables de résister plus de 40 ans aux poids lourds des transports routiers internationaux installés sur l'avenue. Car ce sont plus de 600 poids lourds qui y passent chaque jour.

Les travaux de restauration et de réparation de la voie pavée nous semblent tout à fait envisageables et, évidemment, souhaitables. La Commission

*totaal 115.000 ton materiaal worden vervoerd, of 5.000 vrachtwagens met een vracht van 25 ton.*

*Wij zitten in een stadsomgeving, waar heel wat nutsvoorzieningen aanwezig zijn. Het nieuwe materiaal, dat vergelijkbaar is met dat op de auto-snelwegen, maakt het bovendien moeilijker om in de toekomst werken en herstellingen uit te voeren.*

*Het project zal voorts een negatieve invloed hebben op het stedelijk landschap en de toekomstige ontwikkeling van de site Thurn&Taxis, een site die vandaag op magistrale wijze met het stadscentrum en de lanen van de kleine ring verbonden is. Het toekomstig park moet op een zichtbare manier met de stad worden verbonden via een echt "park system". De heraanleg van de Havenlaan brengt dat project in het gedrang.*

*Ik heb uw voorganger meermaals gevraagd om het project te herzien. Wij betwisten niet dat er werken moeten worden uitgevoerd, maar het gaat om de toekomst van een hele wijk.*

*De regering heeft beslist om het BILC, dat aanleiding was voor de heraanleg van de Havenlaan, te verhuizen naar een andere locatie. Desondanks lijkt u het project te willen voortzetten, aangezien u onlangs een offerteaanvraag voor de heraanleg van de Havenlaan hebt uitgeschreven.*

*Hebt u onderzocht welke gevolgen de werken zullen hebben op de mobiliteit en de bestaande infrastructuur in de omliggende wijken?*

*Hebt u een koolstofbalans opgemaakt? Hebt u die vergeleken met de koolstofbalans van het alternatief, namelijk een vervanging van de kasseien, in plaats van alles met beton te bedekken?*

*Hoeveel zullen de werken kosten? Lijkt die kostprijs u realistisch gezien de beperkte middelen waarover het gewest beschikt?*

*Hebt u de kostprijs vergeleken met die van een herinrichting waarbij de kasseien hersteld worden? Wat was het resultaat?*

*Hoelang zal het nieuwe wegdek het uithouden zonder herstellingen? Wat zal het beheer en het onderhoud van de weg de komende twintig jaar kosten en hoeveel was dat de voorbije twintig jaar?*

royale des Monuments et des Sites (CRMS) indique d'ailleurs que l'essentiel des pavés actuels pourrait, dans ce cas, être récupéré. Cette solution nous semble préférable au remplacement des 33.000 m<sup>2</sup> de pavés par un revêtement de béton de 80 cm de hauteur, comme on le fait pour les autoroutes, et ce, pour diverses raisons.

Tout d'abord, comme nous l'avons évoqué précédemment, ce serait préférable pour des raisons patrimoniales évidentes. Il nous paraît important de préserver le patrimoine pavé de notre pays et de notre Région, plutôt que de le détruire systématiquement.

Ensuite, ce revêtement présente des avantages écologiques indéniables. Le pavé est un matériau naturel extrêmement résistant, d'entretien régulier et aisé, ainsi que de récupération quasi infinie. Sa mise en oeuvre traditionnelle garantit une élasticité, absorbant les chocs et les vibrations, et permettant la percolation naturelle des eaux de pluie.

La surface pavée a également une influence positive sur les microclimats urbains, contrairement à d'autres matériaux, comme l'asphalte, qui engendre un réchauffement notoire des températures de surface durant l'été, ou encore le béton coulé de grande épaisseur, qui empêche le rafraîchissement de l'atmosphère en cas de forte chaleur.

Est-il bien raisonnable de faire fi de ces qualités et avantages à un moment où l'on s'interroge sur le réchauffement climatique et où nous sommes censés nous inscrire dans une logique de développement durable ? De plus, il est notoire que les revêtements en pavés ralentissent naturellement la circulation motorisée sans devoir recourir aux différents artifices et obstacles physiques prévus à cet effet dans le projet.

Les travaux prévus pour l'aménagement des lieux ne sont pas sans nous inquiéter. La superficie concernée par les transformations est évaluée à quelque 30.000 m<sup>2</sup>, soit environ 15.000 tonnes de porphyre, matière naturelle et durable. À cela, il faut ajouter l'enlèvement de terre sur une profondeur de 80 cm, pour un poids de 50.000 tonnes. L'apport de nouveaux matériaux est quant à lui estimé à 65.000 tonnes. La réalisation de ces travaux représente donc 115.000 tonnes de matériaux à transporter, soit 5.000 camions de

*Dit zijn ook de vragen van onder meer de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, Inter-Environnement Bruxelles en de BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), maar ook bijvoorbeeld de eigenaar van Thurn & Taxis. Hebt u ook alternatieven overwogen voor het huidige project?*

*Doordat het BILC afgevoerd is, is dit project niet meer aangepast. Gezien de financiële middelen en de vele negatieve gevolgen die ermee gepaard gaan, moet u het project op een serene manier opnieuw onderzoeken, zonder taboes en samen met alle betrokkenen.*

*(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt als voorzitter op)*

25 tonnes de charge.

Outre l'ampleur du chantier et du charroi lourd que l'évacuation des pavés va représenter, le nouvel aménagement de la voirie, et surtout les matériaux mis en oeuvre, comparables à ceux utilisés pour la construction actuelle des autoroutes, vont complexifier fortement toutes interventions et réparations ponctuelles à l'avenir. Or, nous sommes en milieu urbain, avec une gestion des impétrants indispensable et parfois imprévue.

Enfin, il ne faut pas négliger l'impact de ce projet sur le paysage urbain, puisqu'il s'agit d'une réelle perte pour la Région entière, et en particulier pour le quartier maritime de Bruxelles, ainsi que pour l'avenir et le développement du site de Tour & Taxis, un site aujourd'hui connecté de manière magistrale au centre et aux boulevards de la Petite ceinture. Le futur parc régional qui y est prévu doit donc être relié à la ville de manière lisible par un véritable "park system". Tout ceci est mis en péril par ce projet.

Je suis déjà intervenue à plusieurs reprises auprès de votre prédécesseur pour lui demander de bien vouloir repenser ce projet. S'il nous paraît évident que des travaux sont indispensables à cet endroit, il y a lieu de mener une réflexion sur la nature et le développement de tout un quartier de Bruxelles dont l'avenir se joue en grande partie ici.

À ce stade, bien que le gouvernement ait décidé de déplacer le Brussels International Logistic Center (BILC), dont l'implantation motivait le réaménagement, il semble que vous souhaitiez poursuivre le projet, puisque la Région a récemment lancé un appel d'offres pour la réfection de l'avenue du Port.

Voici mes questions. Avez-vous fait procéder à une étude ou à une analyse pour évaluer l'importance des travaux, les implications et les conséquences qu'ils engendreront, notamment en termes de mobilité et de détérioration des infrastructures urbaines existantes dans les quartiers environnants ?

Avez-vous établi un bilan carbone de cette opération et l'avez-vous comparé à l'alternative qui consiste à réparer les pavés, au lieu de tout recouvrir de béton ?

Ensuite, puisqu'il apparaît que de tels travaux nécessitent un financement considérable et que nous connaissons tous l'état des finances de notre Région, pourriez-vous nous faire part du budget prévisionnel des travaux dont vous disposez ? Celui-ci vous paraît-il réaliste, indispensable et compatible avec les ressources limitées dont dispose actuellement la Région ?

Un comparatif avec le coût du réaménagement des lieux en restaurant le revêtement pavé a-t-il été envisagé ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en donner le résultat ?

Par ailleurs, pourriez-vous nous indiquer la durée estimée de ce revêtement avant les premières réparations, ainsi que les coûts de gestion et d'entretien d'une telle voirie pour les 20 prochaines années ? Pourriez-vous ensuite faire la comparaison avec les frais de gestion engagés pour l'entretien de l'avenue ces 20 dernières années ?

Enfin, compte tenu des questions et des remarques qui précèdent, relayées également par un certain nombre d'institutions comme la Commission royale des Monuments et Sites, ou d'associations comme Inter-Environnement Bruxelles ou son équivalent flamand, le BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), mais aussi par certains milieux économiques importants, puisque les propriétaires du site de Tour & Taxis partagent ces inquiétudes, avez-vous réellement envisagé des alternatives au projet tel qu'il est conçu actuellement ? Si oui, lesquelles et, dans la négative, pourquoi ?

Le projet n'est plus adapté à l'ensemble des considérations présentes au moment de sa conception, et principalement à l'abandon du projet du BILC. Ainsi, s'il est vrai que l'introduction d'un nouveau permis peut sembler une perte de temps, les moyens financiers en jeu et les multiples conséquences négatives que ce projet engendrera nécessitent une véritable réflexion et, davantage même, un réexamen serein et sans tabou de ce dossier, en associant largement tous les acteurs et les parties concernées.

*(M. Jamal Ikazban, président, prend place au fauteuil présidentiel)*

*Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Ik heb hier ook al mijn bezorgdheid uitgesproken over de stedenbouwkundige vergunning, die afgeleverd werd met de bedoeling de Havenlaan aan te passen aan het BILC, dat ondertussen echter afgevoerd is.*

*Het hoger gelegen deel van de laan wordt met beton overdekt, wat het vrachtverkeer bevoordeelt. Mevrouw Teitelbaum heeft aangegeven welke moeilijkheden dat kan veroorzaken. Moet dat beton dan steeds opgebroken worden voor kleine werken aan bijvoorbeeld de riolering? Op sommige plaatsen zouden er vier tot zes rijstroken komen. Dat begint aardig op een stadssnelweg te lijken.*

*De strook met platanen wordt erg smal en de voetgangersstrook zou van 5 m naar 2,5 m gaan. Klopt dat?*

*Voor de toekomstige site van Thurn & Taxis komt geen oversteekplaats voor voetgangers, hoewel dat een belangrijke plaats wordt.*

*Binnen ECOLO wordt hevig gedebatteerd over de kasseien. Die zijn waardevol voor het erfgoed en het leefmilieu. Het is ook onzinnig om de Havenlaan in drie stukken te verdelen met een ander profiel. Een van de redenen daarvoor is overigens van tafel verdwenen.*

*In uw strategisch meerjarenplan is sprake van een efficiëntietest, die rekening houdt met de kostprijs en het nut voor de Brusselaars. Hebt u die toegepast op de heraanleg van de Havenlaan? Hebt u het STOP-principe toegepast?*

*Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** Comme de coutume, je ne manque pas de réagir lorsque l'on évoque la réfection de l'avenue du Port. Je partage en grande partie l'analyse de ma collègue. J'ai déjà eu l'occasion d'exprimer ici certaines de mes préoccupations, notamment celles concernant le permis d'urbanisme délivré avec le considérant principal qu'il fallait réaménager l'avenue du Port dans l'objectif de l'installation du BILC qui, finalement, n'aura pas lieu.

Le réaménagement prévu privilégie dans la partie haute de l'avenue le trafic de poids lourds, avec des revêtements en béton. Mme Teitelbaum a précisé toutes les difficultés que cela pouvait engendrer dans une gestion de ville dynamique. Va-t-on faire exploser le béton à chaque tranchée nécessaire pour un impétrant, les égouts ou d'autres travaux ponctuels ? Par ailleurs, on compte jusqu'à quatre, voire six bandes de circulation à certains endroits. L'ensemble commence donc à ressembler à une autoroute urbaine.

Pour ce qui est des platanes, je vois dans la coupe que j'ai sous les yeux que la bande de plantation est très étroite et que les trottoirs pour le cheminement des piétons sont réduits à la portion congrue, passant de 5 m à environ 2,5 m.

Je ne vois pas de traversée piétonne devant le futur site de Tour & Taxis, alors qu'il s'agit d'un lieu de développement essentiel dans notre Région.

Au sein de mon groupe politique, le débat est toujours très vif concernant les pavés à cet endroit. À cet égard, je partage l'avis de ma collègue de la Commission royale des Monuments et Sites (CRMS) quant à leur valeur patrimoniale et écologique. Je trouve également que le découpage de l'avenue du Port en trois tronçons de profils différents est une aberration urbanistique qui nuira à la lisibilité de l'espace public. Je suppose que divers considérants ont contraint à opérer ce choix, mais l'un d'entre eux est tombé à l'eau, c'est le cas de le dire.

J'ai bien lu votre plan stratégique pluriannuel intitulé "Une ambition pragmatique pour Bruxelles"



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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Eindelijk wordt dit oud dossier behandeld. Enerzijds zijn er organisaties die vragen om de plannen voor de heraanleg van de Havenlaan met hoogdringendheid aan te passen omdat de plannen nu steeds te duur en waterondoorlatend zijn, het wegdek nog steeds overgedimensioneerd is omdat het op maat is gemaakt van het BILC (Brussels International logistics Centre). Nu het project niet meer doorgaat, vraagt men een herziening van de plannen.

Anderzijds dringen tal van fietsverenigingen al jaren aan op een degelijke infrastructuur. Er heerst tevredenheid over het feit dat er een gescheiden fietspad zal komen. Waarom gaat de aanleg van fietspaden niet gepaard met het behoud van de bomen? De bomen kunnen blijven, wanneer de dikte van de asfaltlaag wordt aangepast. Wat zijn de plannen met betrekking tot de bomen? Indien ze worden verwijderd moet er rekening mee worden gehouden dat er op die plaats geen nieuwe bomen zullen kunnen worden geplant.

Veel mensen zijn bezorgd over de mogelijkheid dat er op die plaats terug vrachtwagenverkeer zal rijden. Is dat al dan niet de bedoeling en kan de betonlaag alsnog worden aangepast?

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *Het pleidooi van Viviane Teitelbaum voor het behoud van de kasseien is roerend en nostalgisch.*

*Het debat over de kasseien van het gewest moet afgesloten worden. De huidige beslissingen met betrekking tot de kasseien op de Grasmarkt zijn*

et je vous interpellerais d'ailleurs tout à l'heure à ce propos. Avez-vous appliqué le fameux test d'efficacité que vous développez dans ce plan stratégique concernant le réaménagement de l'avenue du Port ? Dans ce test d'efficacité entrent en ligne de compte le coût pour le Bruxellois, l'utilité pour ce dernier, etc. Avez-vous appliqué ce test d'efficacité ou le principe STOP, tous deux soutenus par notre groupe politique, au permis existant ? Avez-vous réalisé cet exercice pour l'aménagement en question ?

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Ce vieux dossier est enfin traité. D'une part, des organisations en appellent à la révision urgente des plans de réaménagement de l'avenue du Port, sachant que le BILC n'y sera pas établi.*

*D'autre part, de nombreuses associations cyclistes réclament depuis des années une infrastructure digne de ce nom. Pourquoi l'aménagement de pistes cyclables n'est-il pas compatible avec la conservation des arbres ? Quel sort va-t-on leur réserver ?*

*Beaucoup s'inquiètent de la possibilité de revoir des poids lourds circuler à cet endroit. Est-ce l'objectif ? Peut-on encore adapter la couche de béton ?*

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

**M. Philippe Close.-** Je savais que Viviane Teitelbaum était une héritière de mai 68. Son plaidoyer pour le pavé ne fait que le confirmer !

Le sempiternel débat sur les pavés dans cette Région devrait un jour être tranché. Ce n'est pas vous, Mme la ministre, mais plutôt M. Kir ou

*dubbelzinnig. Als we ze afgezaagd terugplaatsen omdat het gewest fietspaden wil aanleggen, dreigen het ARAU en UNESCO de schrapping van de Lijst van het Wereldpatrimonium te vragen. De gemeenten die dan wel nog kasseien hebben, ontbreekt het aan fietspaden. Er moet een duidelijke beslissing worden genomen over waar de kasseistraten voor hun historische waarde worden behouden en waar geasfalteerde fietspaden worden aangelegd.*

*Ook ten opzichte van geasfalteerde voetpaden wordt er fors weerstand geboden, terwijl we ze in Parijs overal vinden. Ze zijn immers goedkoper en gemakkelijker te onderhouden.*

*Het uitzicht van de Havenlaan en de ruimte bestemd voor de voetgangers kunnen opnieuw besproken worden, aangezien het project BILC nu van de baan is. Maar het debat over de kasseien is voor mij afgerond.*

*De vergunning is er. Er kunnen nog wat kleine aanpassingen worden aangebracht met betrekking tot het uitzicht van de voetpaden en het aan te leggen park. Maar aan de keuze voor asfalt wordt niets meer veranderd. De regering moet haar beslissing respecteren.*

*We hebben bij Beliris het aanleggen van bomen al ter sprake gebracht. Ik ben niet onderlegd in die materie, maar ik dring er op aan dat er voor volwassen bomen wordt geopteerd, zoals op de westelijke kleine ring, waar bomen van 10 m hoog werden gekozen. Het is niet de bedoeling dat de planten zo klein zijn dat we pas na vijftien jaar een boom zien verschijnen. De meerkost voor volwassen bomen moet in het budget worden opgenomen. Ze zijn een zeer belangrijk element in de stadsstructuur.*

*Ik sta achter het initiatief om de voetpaden om te bouwen tot brede wandelpaden. Het domein rond Thurn & Taxis is mooi genoeg. Maar er moet voorrang worden gegeven aan de behoeften van de reeds bewoonde wijken, zoals de verbindingswegen, waar dringend nood aan is. Momenteel is er op het domein van Thurn & Taxis alleen commerciële activiteit te vinden, maar geen woningen noch kantoren.*

*Het domein kan ook niet ten volle worden ontplooid voordat het park er is. Die aanleg laat echter op*

M. Picqué qui devrait en prendre l'initiative. Chaque fois qu'on touche à un pavé dans cette Région, ce débat revient. Regardez ce qui nous occupe actuellement, avec des décisions régionales contradictoires concernant les pavés sciés de la rue du Marché aux Herbes... Si on décide de les remettre selon la volonté de la Région, l'ARAU et l'Unesco nous menacent de demander le déclassement de la zone Unesco, parce qu'on aura scié les pavés pour installer des pistes cyclables. Quant aux communes qui ont des pavés, elles se retrouvent tout en bas du classement des communes en fonction de leur nombre de kilomètres de pistes cyclables. Il faudrait donc définir une fois pour toutes au niveau régional quelles sont les zones asphaltées et celles où l'on garde les pavés car elles ont une valeur historique structurante. En tant que piéton, j'aime bien les pavés. Mais je reconnais qu'ils ne sont pas pratiques pour les cyclistes.

Le même débat existe au sujet des trottoirs. Les trottoirs en asphalte sont fort critiqués à Bruxelles, dont l'aspect global est davantage associé au pavé. À Paris, il y a des trottoirs en asphalte partout. Ils coûtent moins cher, s'entretiennent facilement et je ne pense pas que l'on dise de Paris qu'elle est une ville mal urbanisée.

Je comprends les remarques sur le fait que la vision de l'avenue et de l'espace donné aux piétons pourrait être revue, puisque le projet du BILC a été abandonné. Selon moi, le débat sur les pavés à l'avenue du Port est toutefois tranché. Tout le monde a pu se positionner lors des élections régionales à ce sujet. Nous n'avons pas pris les gens en traître. Cela fut un long débat, avec de longues commissions de concertation. J'imagine qu'il y a eu également des dizaines d'interpellations dans ce parlement.

Maintenant, le permis est délivré. Sans doute y a-t-il des éléments à modifier quant à l'aspect des trottoirs. Un parc va être installé, il y aura une urbanisation et des traversées. Il faut donc peut-être retravailler certains aspects du projet. Mais, à propos de l'asphaltage, il est décidé et l'on ne doit pas revenir sur cette question et envisager un nouveau permis sous peine de se ridiculiser. Le gouvernement a pris ses responsabilités. La majorité ne doit pas revenir en arrière !

L'autre aspect concerne l'implantation des arbres. Nous avons déjà sensibilisé Beliris à ce sujet, mais

*zich wachten. Ik herinner u er aan dat de vergunning met veel moeite is bekomen en dat het geweest veel druk heeft moeten uitoefenen. De absolute voorwaarde was de aanleg van het park. De projectontwikkelaar heeft 30 miljoen euro betaald om het terrein te kopen. Ik wil er nauw op toezien dat het park er komt.*

*De aanleg van het park is verplicht en moet gerespecteerd worden. Alleen wanneer het park er zal zijn, zullen alle andere elementen van de vernieuwing van de Havenlaan - zoals de bomen - tot hun recht komen.*

je suis incapable de fournir des commentaires à propos des essences ; je reconnais mon incompétence en la matière. Cependant, par pitié, pour ces travaux, même si cela coûte un peu plus cher, il faut acquérir des arbres arrivés à maturité. C'est ce qui est fait pour la Petite ceinture Ouest, où l'on a choisi des arbres de plus de 10 mètres de hauteur.

Dans certains travaux, on a tendance à planter des arbres dont il faudra attendre quinze ans pour que les usagers de la voirie remarquent un quelconque changement. Cela ne va pas. Il faut prévoir ce surcoût dans nos budgets. La réarborisation doit se faire avec des arbres arrivés à maturité qui doivent remplacer des arbres ayant déjà atteint un certain âge. Même si cela coûte plus cher, cette démarche fait partie d'un important élément structurant de la ville.

J'en viens à présent à un sujet qui crée pas mal de remous. Certes, il y a sans doute moyen de modifier légèrement les trottoirs pour que l'avenue devienne une vraie allée de promenade drainant des visiteurs. C'est en effet un axe de liaison entre le pentagone et Laeken (via la rue Dieudonné Lefèvre, entre autres) auquel, vous le savez, je suis particulièrement attaché. Il est vrai aussi que le site de Tour & Taxis est très attractif et que plein de personnes ont des projets à y mener.

Cependant, il faut d'abord s'occuper de deux choses. Tout d'abord, préoccupons-nous des quartiers déjà habités qui ont besoin de dessertes. Reconnaissons qu'actuellement, sur le site de Tour & Taxis, il y a uniquement de l'exploitation commerciale ; il n'y a pour l'instant ni logements, ni bureaux. Dans les priorités budgétaires, concentrons-nous d'abord sur les quartiers habités.

Ensuite, je reste sceptique quant à la valorisation de ce site tant que le parc n'est pas construit. D'après les informations dont je dispose, l'aménagement de ce parc n'avance pas. Or, il aurait dû être prêt en 2012. Le permis a été délivré à l'arraché et la Région a exercé une grosse pression dans ce dossier. Je vous rappelle d'ailleurs que cette demande de permis avait été rédigée en trois semaines afin d'interrompre un droit de prescription exercé par la SNCB. La condition sine qua non de la délivrance de ce permis était la construction de ce parc en tout premier lieu. Je serai donc particulièrement attentif à la construction de ce parc

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal hoofdzakelijk op de vragen van mevrouw Teitelbaum antwoorden.*

**De voorzitter.-** U beantwoordt toch alle vragen?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik zal eerst op de vragen van mevrouw Teitelbaum antwoorden en daarna op de andere vragen.*

*De Havenlaan speelt nog een belangrijke economische rol. De havenzone leeft en haar ruggengraat, namelijk de Havenlaan, dient als een hoofdas te worden beschouwd.*

*Een studie van het opzoekingscentrum voor de Wegenbouw heeft het aantal voertuigen en vrachtwagens geteld die nu gebruik maken van de Havenlaan. Die tellingen hebben aangetoond dat het onmogelijk is om op deze laan een kassei-bestrating te handhaven. Bovendien zal het verkeer nog toenemen door de aanwezigheid van infrastructuur in de Thurn & Taxis-buurt. De stadsuitbreiding in die zone zal gepaard gaan met een stijging van het aantal auto's, de kasseien zouden*

par le promoteur qui a déboursé une fortune pour acquérir ce terrain : 30 millions d'euros. Il n'est pas question d'avancer dans ce dossier tant que le parc n'est pas commencé.

Il ne faut pas donner des cadeaux pour que l'on construise des bureaux, même si c'est dans un cadre de phasage avec du logement. La construction de ce parc constitue une obligation et le pouvoir public doit se faire respecter. Ce dernier a inséré dans ce très large permis qui a été octroyé une condition qui a fait que nous avons donné notre feu vert : la constitution du parc. Tout est lié : le réaménagement de l'avenue du Port sans le parc n'a pas de sens. Avec le parc, l'aspect traversant fondamental est respecté, et les trottoirs et les différences essences d'arbres qui seront plantées prennent tout leur sens. Ne perdons pas de vue l'ordre de priorité de tous les objectifs.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je vais essentiellement répondre aux questions de Mme Teitelbaum, mais je reviendrai aussi sur toutes vos remarques.

**M. le président.-** Vous répondrez bien à tout le monde ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Oui, mais en respectant la structure de ma réponse, je répondrai aux questions de Mme Teitelbaum et j'ajouterai ensuite les réponses aux questions des autres intervenants.

L'avenue du Port est un axe essentiel et structurant de notre Région. Elle joue aussi un rôle économique important. La zone portuaire vit toujours et son épine dorsale, l'avenue du Port, doit, pour cette raison, être traitée comme un axe capital.

Une étude du Centre de recherche routière basée sur le comptage des véhicules, en particulier des camions, empruntant actuellement l'avenue du Port, a mis en évidence l'impossibilité de maintenir un pavage dans cette artère. Le trafic va encore être augmenté par la présence d'infrastructures mises en place dans la zone de Tour & Taxis. Il ne s'agit plus ici de camions, mais d'une multitude de voitures.

*onder meer voor teveel geluidsoverlast zorgen.*

*De koolstofbalans tussen de oplossing beton en straatkeien werd niet overwogen. In elk geval was de bestrating geen mogelijke technische oplossing in de havenzone. De Administratie voor de Ruimtelijke Ordening en Huisvesting die de stedenbouwkundige vergunning heeft afgeleverd, wenste een gelijkheid van oppervlaktebehandeling voor het gehele project.*

*Voor de nog uit te voeren werken wordt gepleit voor een duurzamer wegdek dat beter bestand is tegen het vrachtverkeer, wat voor beton het geval is.*

*De werken aan de Havenlaan en de Claessensstraat werden toegewezen voor een bedrag van 12.093.554 euro. Deze uitgave wordt medegefinancierd door Beliris voor een bedrag van 3.800.000 euro. De overige uitgaven zijn voorzien in de begrotingskredieten van het gewest voor 2010.*

*Een derde van het budget gaat naar een technische koker voor de concessiehouders. Het project heeft wat achterstand opgelopen, omdat die oorspronkelijk niet voorzien was. Daarmee kunnen ondergrondse werken worden uitgevoerd, zonder de weg te moeten openbreken. Dit is meteen een antwoord op de bekommernis van de heer Albishari.*

*De onderhoudskosten voor een weg in beton zijn lager dan voor een weg in asfalt. Beton is dus een economisch waardevol alternatief. De onderhoudskosten voor de komende jaren blijven verwaarloosbaar.*

*Het gewestbestuur houdt geen statistieken bij over de kosten voor het wegenonderhoud. De onderhoudskosten voor de Havenlaan zijn dus niet beschikbaar. Deze weg werd sinds de overdracht naar het gewest nog niet heraangelegd. Aangezien het vrachtverkeer de laatste jaren enorm is toegenomen, moesten er wel vaker onderhoudswerken worden uitgevoerd.*

*Voor de inrichting van de groene openbare ruimte hebben de ontwerpers en de bouwheren gezocht naar een duurzame wegbedekking die tegemoet komt aan de technische eisen en verplichtingen van de verschillende weggebruikers, maar ook het algemeen leefklimaat verbetert. Uitgewassen beton*

On oublie souvent, dans cette commission, de mettre en avant le développement urbanistique important de cette zone et l'accroissement de la mobilité qui en découlera. On n'a donc pas retenu le pavage à cause des nuisances sonores qu'il occasionne à cet endroit.

Le bilan carbone des solutions du béton et des pavés n'a pas été envisagé. De toute façon, le pavage n'était pas une solution technique adaptée dans la zone portuaire et l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), qui a délivré le permis d'urbanisme, souhaitait une uniformité du traitement de surface sur l'ensemble du projet.

Les futurs chantiers dans la zone plaident en faveur d'un revêtement résistant qui ne souffrira pas du charroi, ce qui est le cas du béton.

Les travaux de réaménagement de l'avenue du Port et de la rue Claessens ont été adjugés pour un montant de 12.093.554 euros. Cette dépense est cofinancée par Beliris pour un montant de 3.800.000 euros. Le reste des dépenses est prévu dans mes crédits inscrits au budget régional de 2010.

J'attire votre attention sur le fait qu'un tiers du budget est consacré à la réalisation du caniveau technique prévu pour abriter les concessionnaires, gage d'une durabilité plus grande de l'aménagement. Ce projet a accusé un certain retard parce que les caniveaux en question n'étaient initialement pas prévus. J'ai insisté pour qu'ils le soient, car ils permettent d'exécuter des travaux en sous-sol, en cas de problème, sans altérer la voirie. Ceci répond aux préoccupations de M. Albishari.

Calculés sur sa durée de vie totale, les coûts d'entretien d'une voie en béton sont moins élevés que pour un asphaltage, par exemple. Le béton est donc une alternative économiquement viable. Les coûts d'entretien pour les années à venir resteront particulièrement faibles.

L'administration régionale ne conserve pas de statistiques des frais d'entretien réalisés pour chaque route. Le coût de l'entretien de l'avenue du Port pour ces vingt dernières années n'est donc pas disponible. Cependant, la voirie n'a plus été réaménagée depuis son transfert à la Région. Le charroi ayant augmenté ces dernières années, des

*beantwoordt aan deze verwachtingen en wordt meer en meer gebruikt voor de heraanleg van wegen en eigen beddingen van het openbaar vervoer, maar ook voor parkeerplaatsen. Dat betekent niet dat we met het voorstel van de heer Close geen rekening moeten houden.*

*Uitgewassen beton wordt aan de oppervlakte behandeld na ingebruikneming. Daarom werd er voor gekozen het wegdek en de fietspaden in beton te vervaardigen. Deze optie beantwoordt het best aan de technische en esthetische verwachtingen voor de heraanleg van de Havenlaan.*

*Een deel van de kasseien zal worden hergebruikt voor de aanleg van de parkeerstroken.*

*De werken aan de Havenlaan staan los van het BILC-project. Toch wordt vooraf nagegaan of de heraanleg een project van een dergelijke omvang kon dragen. BILC zou worden gebouwd op haventerrein. Het zal alleszins voorbehouden blijven aan logistieke en havenactiviteiten. Over welke activiteiten het gaat, zal in samenspraak met de GOMB worden beslist.*

*De stedenbouwkundige vergunning die op 9 oktober 2008 door het BROH werd afgeleverd is het resultaat van tien jaar voorbereidend werk. Het huidige project werd al meerdere keren aangepast als gevolg van besprekingen. Het is natuurlijk wel een compromis.*

*De voorgestelde werken werden goedgekeurd en zullen aanvangen in 2011. Ik zal vertraging ten alle koste vermijden en ben niet van plan een nieuwe vergunning aan te vragen.*

*De bomen worden weggehaald om een fietspad aan te leggen. We plannen inderdaad een fietspad en een gewestelijke fietsroute langs het kanaal.*

*Ik herhaal dat alle bomen zullen worden weggehaald en vervangen door volwassen bomen. We hebben gekozen voor drie soorten : hazelaar, esdoorn en es. Hiermee willen we het verspreiden van ziektes voorkomen.*

*(verder in het Nederlands)*

*De voetpaden zullen minstens 2,20 meter breed zijn. Daarnaast komt er ook nog een fietspad. Dat zal 2,5 tot 3 meter breed zijn wanneer er in twee*

interventions d'entretien local de plus en plus fréquentes ont eu lieu.

Lors de la création de nouveaux aménagements de l'espace public urbain, les concepteurs et les maîtres d'ouvrage recherchent l'utilisation de revêtements durables pouvant concilier d'une part, les exigences et les contraintes techniques des différents usagers de la route, et d'autre part, l'amélioration globale du cadre de vie. L'utilisation du béton lavé rencontre ces attentes et son usage se développe de plus en plus dans la réhabilitation des voiries et des sites propres des transports publics, ainsi que dans l'aménagement de places de stationnement. Cela ne signifie pas que nous devions rejeter l'idée de M. Close d'une politique régionale en matière d'utilisation des pavés ou du béton.

Le béton lavé se caractérise par un traitement de surface après la mise en oeuvre du béton. Dans cette optique, la conception d'un revêtement en béton s'est imposée rapidement comme la solution technique à appliquer pour l'aménagement de la nouvelle chaussée et des pistes cyclables de l'avenue du Port, afin de répondre aux exigences techniques et esthétiques de ce tronçon urbain d'environ 1,6 km de long.

Une partie des pavés de l'avenue du Port sera réutilisée pour l'aménagement des bandes de stationnement. J'insiste sur le fait que le réaménagement de l'avenue du Port n'a pas été conçu en fonction du BILC. Vérification a bien été faite pour voir si le réaménagement pouvait supporter la mise en place de cette infrastructure, mais le BILC ne constituait pas l'unique motivation du réaménagement de l'avenue. Le terrain sur lequel le projet BILC était prévu est un terrain portuaire. Sa destination future restera dès lors également liée aux activités portuaires et logistiques. Nous allons déterminer avec la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) quels types d'activités économiques nous allons développer sur ce terrain portuaire.

Le permis urbanistique délivré le 9 octobre 2008 par l'AATL est le fruit de près de dix ans de formulations et d'études de propositions et d'avant-projets, de discussions et d'informations, de concertations et de moments de participation. Le projet actuel a déjà maintes fois été réaménagé en

richtingen kan worden gereden en 1,2 meter wanneer er maar in één richting kan worden gereden. De voet- en fietspaden samen zullen voor een veel groter breedtegevoel zorgen dan vandaag. Bovendien zullen de voetpaden opnieuw begaanbaar zijn.

*(verder in het Frans)*

*Volgens de heer Close moet de aanleg van het park van Thurn & Taxis absolute voorrang krijgen. Desondanks zullen wij toch doorgaan met de heraanleg van de Havenlaan.*

**De heer Philippe Close** *(in het Frans).*- *Ik heb alleen gezegd dat men met projecten als de voetgangersbrug zou moeten wachten totdat het park wordt aangelegd.*

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

tenant compte de toutes ces concertations. Il est évident que nous n'avons pu répondre positivement à toutes les suggestions qui nous étaient soumises, qui n'allaient pas particulièrement dans la même direction.

Les travaux ont été adjugés et débiteront en 2011. Je n'envisage dès lors pas d'introduire à nouveau une demande de permis d'urbanisme ou de reporter aux calendes grecques le réaménagement de cet axe essentiel pour le Port de Bruxelles.

Alors, pourquoi doit-on enlever les arbres ? Pour permettre la création d'une piste cyclable. Nous prévoyons la piste cyclable et l'itinéraire cyclable régional qui longe le canal.

J'ai déjà répondu dans le cadre du débat budgétaire que l'on enlèvera tous les arbres, mais que l'on plantera à leur place de nouveaux arbres déjà adultes. Un autre élément de discussion portait sur le fait que l'on prévoyait trois essences : des noisetiers, des érables et des frênes. Ceci dans le but d'éviter la propagation de maladies.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les trottoirs auront une largeur minimale de 2,20 m. La piste cyclable aura une largeur de 2,5 à 3 m dans sa partie bidirectionnelle et de 1,2 m dans sa partie unidirectionnelle. Ces aménagements accentueront le sentiment de largeur.*

*(poursuivant en français)*

Selon M. Close, il faudrait se consacrer en priorité à l'aménagement du parc de Tour & Taxis avant de réaliser quoi que ce soit d'autre. Nous allons malgré tout poursuivre le projet de réaménagement de l'avenue du Port, en espérant que le parc se réalisera entre-temps.

**M. Philippe Close.**- Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous suggérais simplement de ne pas avancer trop rapidement dans certains projets, comme l'aménagement de la passerelle pour les piétons, tant que le parc n'est pas réalisé.

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Aangezien de wielervedstrijd Parijs-Roubaix voor een groot deel over kasseien rijdt, kan men kasseien niet als een obstakel voor fietsers aanzien. Het is de Stad Brussel die niet van kasseien houdt en ze wil afvlakken of weghalen.*

*Mijn collega's van ECOLO en Groen! pleiten voor fietspaden, wat goed is. Dat de aanleg van fietspaden volgens hen gepaard mag gaan met het omhakken van bomen, staat echter haaks op het streven naar duurzame ontwikkeling.*

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *U vervormt de woorden van mijn collega volledig!*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Ik verwees niet naar de woorden van de heer Albishari, maar wel naar de verklaringen van de meerderheid.*

*(Samenspraak)*

*Mevrouw Grouwels kondigt aan dat er voor de aanleg van fietspaden 300 grote platanen zullen worden gekapt.*

*Is dat dan de bijdrage van ECOLO aan de regering?*

*Er bestaan betere oplossingen dan het omhakken van 300 bomen. De regering mag niet bang zijn om terug te komen op een slechte beslissing.*

*Uw antwoord stelt me teleur. Asfalt is weliswaar een goedkope oplossing, maar we weten allebei hoe het wegdek er na elke winter uitziet. En dat terwijl de Brusselse kasseiwegen na 40 jaar nog altijd geen onderhoud nodig hebben!*

*Het volstaat niet om in een grote variëteit aan bomen te voorzien. Ik onderschrijf de woorden van mijn collega van Groen! : het is tijd om uw beslissing in vraag te stellen.*

**Mme Viviane Teitelbaum.**- M. Close, je n'étais pas en âge de jeter des pavés en mai 68, puisque je sortais à peine de l'école primaire !

Les pavés ne sont pas un obstacle pour les vélos. La fameuse course cycliste Paris-Roubaix a d'ailleurs lieu sur des routes pavées. Il est possible d'envisager la ville autrement qu'en opposant des concepts. La commune de Bruxelles-Ville semble avoir un problème avec les pavés, puisqu'elle accepte de scier, de ramasser ou d'enlever ceux-ci dans un certain nombre de projets.

Mes collègues d'ECOLO et de Groen! sont intervenus, depuis leurs fauteuils de la majorité, pour réclamer des pistes cyclables - ce qui est tout à fait louable - tout en soutenant l'abattage d'arbres pour permettre l'aménagement de ces pistes cyclables. Cette approche de la ville et du développement durable est passablement catastrophique.

**Mme Céline Delforge.**- Vous déformez totalement les propos de mon collègue !

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je ne mets pas ces propos dans la bouche de M. Albishari, mais dans celle de la majorité.

*(Colloques)*

Mme Grouwels annonce en effet la suppression de 300 platanes majestueux pour permettre l'aménagement de pistes cyclables.

C'est très intéressant. Voilà donc la valeur ajoutée d'ECOLO dans le gouvernement depuis tant d'années ! Il est fort regrettable de devoir entendre une telle phrase de la part d'une ministre.

Je pense qu'il y a autres pistes que la destruction de 300 arbres majestueux et la déstructuration de cet axe. Effectivement, cela prendra un peu plus de temps, et peut-être qu'aux yeux de certains, nous aurons l'air ridicules, mais l'image que nous donnons aujourd'hui est catastrophique. Refuser de faire marche arrière n'est à l'honneur ni du gouvernement, ni de ceux qui défendent ce projet.

Je ne suis pas étonnée, mais je suis déçue par votre réponse. L'asphalte, bien sûr, est une solution économique. Vous et moi, nous vivons cependant dans la même Région et nous voyons l'état des



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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Mevrouw Teitelbaum, u ziet de zaken te zwart-wit. De nadelen van de kasseien op de Havenlaan zijn zodanig bekend, dat een Japanse constructeur er de kwaliteit van zijn cd-lezers voor wagens heeft getest!*

*De gebruikers en bewoners van de Tervurenlaan hebben het geapprecieerd dat er op een mooie manier bomen werden heraanplant. Dat zijn we ook met de Havenlaan van plan.*

**De voorzitter.-** Naar aanleiding van de interpellatie wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door mevrouw Viviane Teitelbaum.

(zie bijlage blz. 96)

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de tevredenheidsenquête van de MIVB".**

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

routes après chaque hiver ! Il y a d'un côté 40 ans de pavés sans entretien, et ce qui se passe de l'autre côté ! Il faut rester raisonnable...

Vous dites que la collection d'arbres ne sera pas petite et qu'il y aura une alternance, mais je rejoins les propos de ma collègue de Groen ! : il vient un moment où il faut se poser des questions, même si cela ne se fait pas sans mal. Votre réponse est déplorable.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Mme Teitelbaum, il ne faut pas voir les choses en noir et blanc. L'avenue du Port a été utilisée par un constructeur japonais pour tester la solidité de ses lecteurs CD pour voiture, tellement il est notoire que ses pavés posent des problèmes aux voitures, également en termes de bruit.

En ce qui concerne les arbres, la replantation de l'avenue de Tervuren a été appréciée par tous, usagers comme habitants. Tout le monde avait peur d'enlever des arbres majestueux, mais ce qui a été planté est déjà joli et le sera encore plus à l'avenir. Il en ira de même de l'avenue du Port.

**M. le président.-** En conclusion de l'interpellation, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Viviane Teitelbaum.

(voir annexe p. 96)

#### **INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "l'enquête de satisfaction de la STIB".**

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** (in het Frans).- *Enkele weken geleden zette de MIVB haar jaarlijkse tevredenheidsenquête voor de reizigers online. Voor het derde jaar op rij voert IPSOS de enquête uit. In 2009 gaven ruim 11.000 klanten hun mening op papier of via de website.*

*In 2009 vielen de resultaten tegen. Zo steeg het aantal reizigers op de metrolijnen slechts lichtjes.*

*De eerste bedoeling van de enquête is om de dienstverlening te verbeteren en te beantwoorden aan de wensen van de reizigers op het vlak van stiptheid, regelmaat, netheid, veiligheid en vlotte aansluitingen.*

*Welke zaken zijn het voorbije jaar verbeterd? Tot wanneer konden de reizigers de enquête van 2010 invullen? Hoeveel mensen hebben eraan deelgenomen? Zijn dat er meer of minder dan vorig jaar? Staan er nieuwe vragen in de enquête?*

*De enquête bevat geen vraag over de nieuwe toegangspoortjes of de Mobib-kaart. Waarom niet? Vorig jaar bevatte de enquête toch ook een vraag over de nieuwe metrolijn die in de loop van dat jaar in gebruik was genomen?*

*Wat hebt u gedaan om aan de kritiek van de reizigers uit 2009 tegemoet te komen?*

*In 2009 kostte de enquête 45.000 euro. Hoeveel kost de studie dit jaar? IPSOS kreeg de opdracht voor het derde jaar op rij. Gebeurde dat via een openbare aanbesteding? Zult u de resultaten bezorgen aan de parlementsleden en wanneer zult u dat doen?*

*Kan de commissie vertegenwoordigers van de MIVB uitnodigen om de resultaten te komen voorstellen? Dan kunnen we gerichte vragen stellen en duidelijkere conclusies trekken.*

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- Il y a quelques semaines, comme à chaque fin d'année calendrier, la STIB mettait en ligne son enquête de satisfaction à l'attention de ses voyageurs. Pour la troisième année consécutive, c'est l'institut de sondages IPSOS qui s'est vu chargé de cette mission. Pour rappel, lors de l'enquête de satisfaction de 2009, pas moins de 11.000 clients ont donné leur avis, soit via le questionnaire papier, soit en ligne via le site de la STIB. Au passage, je souligne le fait que la navigation sur le site de la STIB n'est pas toujours aisée. Ce dernier est en effet très lent et parfois défectueux. Mais c'est une autre histoire.

Je me permets de rappeler que les résultats de l'enquête 2009 se sont révélés peu enthousiasmants. C'est ainsi que l'on a pu constater notamment que le métro perdait de sa notoriété auprès des usagers de la STIB et que le taux de fréquentation des lignes n'était qu'en très faible augmentation.

Bien évidemment, l'objectif premier d'une telle enquête de satisfaction est d'améliorer le service offert aux usagers et de réaliser les changements nécessaires pour répondre aux demandes de ces derniers en termes de ponctualité, de régularité, de propreté, de sécurité et de gestion des correspondances sur l'ensemble du réseau.

Quelles sont les améliorations apportées lors de l'année en cours ? Pendant combien de temps cette enquête a-t-elle été mise à disposition du public ? Jusque quand les voyageurs pouvaient-ils envoyer leurs réponses à la STIB ? Avez-vous déjà une idée du nombre de personnes qui y ont participé ? Ce nombre est-il ou non en augmentation au regard de l'année dernière ? Quelles sont les nouvelles questions ou thématiques qui ont été abordées dans cette enquête 2010 par rapport aux précédentes versions ?

J'ai bien évidemment remarqué qu'aucune question ne portait sur les nouveaux portiques de la STIB et sur la carte Mobib. Pourquoi avoir fait ce choix ? Lors de l'enquête 2009, la STIB posait une série de questions relatives au nouveau métro inauguré dans le courant 2009. Pourquoi donc ne pas avoir fait de même à propos des portiques et de la carte Mobib ? Cela aurait permis de soumettre ces deux nouveautés à l'appréciation des usagers.

Étant donné la faible augmentation de la fréquentation des usagers de la STIB et la mauvaise

note attribuée par ces mêmes usagers en 2009, je souhaiterais savoir ce qui a été fait pour remédier aux critiques adressées par les utilisateurs des transports publics. C'est là le principe de pareille enquête. Quelles sont les mesures pratiques et concrètes mises en place par la STIB en 2010, tant au niveau du nouveau réseau de métro que de la fréquence des différents transports, mais aussi du confort et de la propreté des véhicules et des stations ?

Cette enquête est confiée pour la troisième année consécutive à l'institut de statistiques IPSOS. Le coût de l'enquête 2009 s'élevait à 45.000 euros. À combien s'élève le coût global de l'étude réalisée cette année encore par IPSOS ? Pouvez-vous confirmer qu'un marché public a bien été lancé dans ce cadre ? Comptez-vous communiquer les conclusions et autres documents officiels relatifs à l'enquête réalisée cette année aux parlementaires ? Le cas échéant, quand le ferez-vous ?

Serait-il envisageable d'inviter les représentants de la STIB à cette commission, lorsque l'enquête sera terminée, pour qu'ils nous en présentent directement les résultats ? Ceci nous permettrait de poser les questions les plus pointues à ce sujet et d'en tirer les meilleures conclusions.

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Vorig jaar bleek de tevredenheid van de reizigers en vooral van de Brusselaars gedaald en de toestand lijkt van kwaad naar erger te gaan. Hoe zit het met de vernieuwing van het beheerscontract en de gevolgen van de enquête voor de "bonus-malus" van de MIVB?**

*De tevredenheidsbarometer lijkt geen invloed te hebben op de gewestelijke dotatie. Bij de vernieuwing van het beheerscontract moet u ervoor zorgen dat die barometer meer wordt dan een onbelangrijk instrument dat de MIVB tot niets verplicht.*

### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** J'imagine que Mme la ministre ne pourra pas répondre à toutes les questions formulées par mon collègue, puisque l'enquête n'est pas terminée. Nous avons toutefois constaté l'an dernier une dégradation des résultats du baromètre de satisfaction des usagers de la STIB, et plus particulièrement des Bruxellois.

Par ailleurs, la situation sur le terrain semble aller de mal en pis. Outre les suites que vous réserverez à ces récriminations, qu'advient-il du renouvellement du contrat de gestion de la STIB et de l'impact de cette enquête sur le "bonus-malus" de la STIB ?

Le baromètre de satisfaction ne semble en effet n'avoir aucun effet sur celui-ci. Les résultats

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *De tevredenheidsenquête vindt jaarlijks plaats op vraag en met het geld van het Brussels Gewest. Sinds 2008 voert IPSOS de enquête uit. In 2008 betaalde Mobiel Brussel 38.200 euro, in 2009 32.100 euro en in 2010 31.200 euro.*

*De enquête onderzoekt de tevredenheid van de MIVB-reizigers en gaat de evolutie van die tevredenheid na. Daarom verandert de vragenlijst weinig van jaar tot jaar. Ze bevat ook een vrij veld waarin de mensen kritiek kunnen geven en suggesties kunnen doen.*

*In 2009 waren de reizigers een heel stuk minder tevreden over de dienstverlening door de moeilijkheden die gepaard gingen met de invoering van de nieuwe metrolijn. Die waren grotendeels te wijten aan de leveranciers, die de MIVB schadevergoedingen hebben moeten betalen.*

*Als reactie op de kritiek heeft de MIVB heel wat zaken verbeterd, zoals de regelmaat van de bediening en de beschikbaarheid van de informatie. Ook de stiptheid en de wachttijden zijn verbeterd. Het verschil tussen eindpunt Simonis-Elisabeth en eindpunt Simonis-Leopold II wordt duidelijker gecommuniceerd en het aanbod tijdens de spitsuren is uitgebreid.*

*Eind 2009 toonde een andere peiling, van het Bureau de recherche en aménagement du territoire (BRAT), aan dat de meeste ondervraagden het nieuwe metronet een verbetering vinden.*

*In 2010 heeft de MIVB moeten besparen. Toch zijn een aantal zaken verbeterd. Zo is op heel wat lijnen de frequentie verhoogd tijdens de daluren of het weekend. De MIVB wil dit beleid voortzetten,*

pourraient être plus catastrophiques encore qu'ils n'auraient qu'une influence négligeable sur la dotation régionale. Lors du renouvellement du contrat de gestion, il importe que vous insistiez sur l'importance réelle de cette enquête de satisfaction, pour que celle-ci ne se limite pas au rôle de simple baromètre du mécontentement des usagers de la STIB. Au final, celui-ci ne présente en effet que peu d'intérêt.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'enquête de satisfaction à laquelle vous faites référence est réalisée chaque année à la demande et pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est donc la Région qui en supporte le coût. Elle est menée depuis 2008 par l'institut IPSOS. Pour le baromètre 2008, Bruxelles Mobilité a payé 38.200 euros ; pour le baromètre 2009, 32.100 euros ; pour le baromètre 2010, 31.200 euros. Vous avez cité un autre chiffre et cela mérite vérification.

Cette enquête mesure le degré de satisfaction des usagers de la STIB sous différents aspects. Elle permet également de suivre l'évolution de ces indicateurs au fil du temps. C'est la raison pour laquelle le questionnaire varie peu d'une année à l'autre. Un champ libre permet par ailleurs aux personnes interrogées de formuler des critiques ou des suggestions sur des sujets importants à leurs yeux.

Les difficultés liées à la mise en service du nouveau métro en 2009 ont eu un impact très négatif sur la perception de la qualité du service par les clients de la STIB. Les résultats de l'enquête de satisfaction reflètent le vote-sanction des usagers du métro. À cet égard, il est important de rappeler que ces dysfonctionnements sont largement imputables à des défaillances de fournisseurs, auprès desquels la STIB a réclamé et obtenu des indemnités.

Pour répondre au mieux aux critiques de ses clients, la STIB a apporté de nombreuses améliorations, tant en termes de régularité des rames que de disponibilité de l'information via les afficheurs de temps d'attente. Notons à cet égard une amélioration de la ponctualité par une meilleure régulation, un fonctionnement optimisé des

*rekening houdend met de budgettaire beperkingen.*

*Het eerste criterium voor de tevredenheid van de reizigers is het comfort. De MIVB heeft de voorbije jaren aanzienlijk geïnvesteerd in de modernisering van haar vloot door de aankoop van meer milieuvriendelijke en comfortabele wagens.*

*Onlangs bevestigde de MIVB nog de bestelling van 65 bijkomende tramstellen van het type Flexity Outlook, die vanaf 2013 geleverd worden. De maatschappij zal dan het grootste aantal lagevloertrams hebben ter wereld. Begin 2011 komen er ook zes Boa-metrostellen en 189 bussen van het type A330.*

*Het comfort van de stations is de bevoegdheid van de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Mobiel Brussel, die een grootscheepse renovatie van de stations plant. Ze houdt daarbij rekening met de leeftijd van het station, de plaatsing van liften en de plaatsing van het toegangscontrolesysteem. Vaak worden ook andere elementen aangepakt, zoals de verlichting of de vloer. Alles hangt af van de beschikbare middelen.*

*De netheid in de stations en de voertuigen is erg belangrijk. De MIVB besteedt hier veel geld aan: voor de stations 4 miljoen euro in 2010 en 3,3 miljoen in 2009, plus 3 miljoen euro voor de voertuigen.*

*Op tien jaar tijd steeg het aantal gebruikers van de MIVB met 80%. De beperkte stijging tussen 2008 en 2009 (+ 1,56%) ligt eerder aan de economische crisis dan aan ontevreden reizigers.*

afficheurs de temps d'attente, la mise en place d'une signalétique directionnelle en station pour aider les voyageurs à faire la distinction entre les terminus Simonis-Élisabeth et Simonis-Léopold II, ainsi qu'un renforcement de l'offre aux heures de pointe. Ces améliorations ont été apportées en réponse aux remarques les plus virulentes de l'enquête.

Un sondage réalisé par un autre bureau, le Bureau de recherche en aménagement du territoire (BRAT), pour la STIB à la fin de l'année 2009 montre que le nouveau réseau de métro constitue, pour la majorité des personnes interrogées, une amélioration par rapport à la situation antérieure.

En matière de fréquence, les difficultés budgétaires de la Région ont contraint la STIB à chercher à faire des économies en 2010. Quelques améliorations concrètes ont néanmoins pu être réalisées, essentiellement pendant les heures creuses ou le week-end. Les fréquences ont ainsi été améliorées dès février 2010 sur les lignes 92 et 94 l'après-midi, sur la ligne 55 le soir, sur les lignes 29, 34, 38, 49, 63, 80 le samedi, et sur les lignes 71, 81 et 82 le dimanche. La STIB entend poursuivre dans cette voie, dans la limite des contraintes budgétaires imposées par la Région.

Le premier critère de satisfaction des clients de la STIB porte sur le confort. Au cours des dernières années, la STIB a investi des montants considérables dans la modernisation de sa flotte de véhicules. L'objectif de la STIB est simple : répondre à la hausse spectaculaire de la fréquentation par l'acquisition de nouveaux véhicules respectueux de l'environnement et offrant un niveau de confort accru.

La STIB a récemment confirmé la commande de 65 trams du modèle Flexity Outlook supplémentaires, qui seront livrés à partir de 2013. La STIB disposera ainsi du plus important parc de tramways à plancher bas au monde. Début 2011, la flotte sera également enrichie de six rames de métro de type Boa et de 189 nouveaux bus A330.

Si la STIB a la mainmise sur les véhicules, le confort des stations est du ressort de la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité, qui a élaboré un vaste plan de rénovation des stations. Différents critères entrent en ligne de compte : l'âge de la station, l'installation d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** (*in het Frans*).- *Hoe komt het dat de enquête geen vragen bevat over de nieuwe toegangspoortjes en de Mobib-kaart?*

*Ik vraag nogmaals dat de commissieleden de resultaten van de enquête zo snel mogelijk met de MIVB-vertegenwoordigers zouden kunnen bespreken.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *De enquête is in de loop der jaren inderdaad weinig veranderd. In de toekomst zou men een vraag over de toegangspoortjes kunnen toevoegen.*

*Hoewel de ondervraagden ook eigen commentaar kunnen geven, vermelden ze de kwestie van de toegangspoortjes niet. De poortjes staan er ook nog niet allemaal. De vraag vandaag al in de enquête*

et la mise en place du système de contrôle d'accès des stations. Lorsque des ascenseurs et des portillons sont installés, on profite généralement de l'occasion pour rénover aussi d'autres éléments, comme l'éclairage et le revêtement du sol. L'ampleur des projets dépend, en grande partie, des budgets disponibles.

La propreté, tant en station que dans les véhicules, est un aspect particulièrement sensible de la convivialité et du confort. La STIB y consacre annuellement un budget considérable : 4 millions d'euros en 2010 et 3,3 millions en 2009, auxquels il convient d'ajouter 3 millions d'euros pour les véhicules.

Précisons enfin que la fréquentation de la STIB a connu une hausse de 80% en dix ans et que la hausse plus modeste entre 2008 et 2009 (+ 1,56%) s'explique par le contexte de crise économique mondial, plutôt que par une désaffection de clients mécontents.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Je ne vous ai pas entendue répondre quant à l'absence de questions sur les nouveaux portiques et sur la carte Mobib dans le questionnaire de l'enquête 2010.

Vous avez utilisé l'expression "vote-sanction" des usagers du métro. Je réitère donc ma proposition de voir les résultats de l'enquête nous être présentés en primeur en commission, afin que nous puissions en débattre. Ce faisant, nous assumerions nos responsabilités et nous pourrions analyser les éléments essentiels de cette enquête avec des représentants de la STIB.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En ce qui concerne les thématiques abordées, vous avez raison de relever que les enquêtes n'ont pas beaucoup évolué d'année en année. À l'avenir, on pourrait effectivement insérer des questions portant sur les portillons. Je rappelle cependant que les clients qui répondent au questionnaire peuvent toujours ajouter des commentaires sur les sujets qui les préoccupent, et nous n'avons pas reçu de remarques spécifiques concernant les portillons. Je

*opnemen, zou tot vertekende resultaten kunnen leiden.*

*De enquête is in de eerste plaats een instrument waarmee de MIVB haar werking verbetert. Dat sluit echter niet uit dat de resultaten in een later stadium door het parlement worden besproken.*

*De MIVB houdt wel degelijk rekening met de opmerkingen in de enquêtes.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *De heer Van Goidsenhoven stelt voor om vertegenwoordigers van de MIVB te horen. Er zijn ook al hoorzittingen voorgesteld over de begroting van de MIVB. Ik stel voor dat elke politieke fractie schriftelijk meedeelt welke personen ze wil horen.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de heraanleg van de Elsensesteenweg".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,**

tiens également à rappeler que ceux-ci ne sont pas encore installés dans toutes les stations. Poser des questions à ce sujet risque donc de biaiser quelque peu les résultats.

Par ailleurs, ces enquêtes sont d'abord des instruments de travail pour la STIB, afin d'améliorer l'offre de ses services. Dire qu'il faut d'abord venir présenter leurs résultats au parlement n'est donc pas pertinent, car cela n'a jamais été l'objectif. Cependant, il ne faut pas exclure la possibilité d'en discuter ultérieurement de manière plus approfondie.

J'espère avoir pu démontrer que la STIB tient compte des suggestions formulées par le biais de ces enquêtes.

**M. le président.**- Pour répondre à la question posée par M. Gaëtan Van Goidsenhoven concernant l'audition de représentants de la STIB, j'ajouterai que, lors de la réunion consacrée au budget de la STIB, il a été évoqué le fait d'auditionner les responsables de la STIB sur son budget. Afin de ne pas discuter ici de l'identité des personnes à auditionner, je propose que chaque groupe politique envoie ses propositions et ses desiderata. Nous les examinerons et rédigerons alors une proposition d'ensemble.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "le réaménagement de la chaussée d'Ixelles".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,**

**betreffende "de heraanleg van de  
Elsensesteenweg".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- De Elsensesteenweg is een belangrijke verkeersader waar maar liefst 125 winkels zijn gevestigd. De afgelopen jaren zijn er heel wat grote merken bij gekomen. De gerenoveerde Guldenvliesgalerij en de nieuwe Fnac-vestiging zijn de economische motoren van de wijk.**

*Desalniettemin stellen we vast dat het wegdek er steeds slechter bij ligt en dat er maar geen oplossing komt voor het mobiliteitsprobleem. De Elsensesteenweg moet dringend opnieuw worden aangelegd.*

*Het comfort van de automobilisten, de fietsers, het openbaar vervoer, de voetgangers, de buurtbewoners en de winkeliers moet worden verbeterd.*

*Er werden al meerdere plannen voor een heraanleg voorgesteld. Zo was er sprake van de invoering van busstroken, een tramlijn, beperking van het autoverkeer, enzovoort. In maart verwees u naar een studie die uw diensten hadden uitgevoerd en kondigde u tests aan.*

*Op 26 oktober zei u dat u 65 nieuwe tramstellen wou aankopen en dat er in 2011 busstroken of trambeddingen zouden worden aangelegd op meerdere verkeersassen, waaronder de Elsensesteenweg.*

*Op 24 november kondigde u de plannen aan voor de heraanleg van de Elsensesteenweg. Er komt eenrichtingsverkeer in de richting van het Fernand Cocqplein op het gedeelte tussen de kruispunten met de Waverssesteenweg en de Vredestraat. Dat geldt enkel voor automobilisten: bussen en fietsers zullen nog steeds in beide richtingen kunnen rijden. Er worden een busstrook en fietspaden aangelegd.*

*Ook de voetpaden zullen breder worden. Daarvoor moeten ongeveer veertig parkeerplaatsen worden opgeofferd. De heraanleg heeft gevolgen voor andere verkeersassen, want ook in de Waverssesteenweg en de Vredestraat zal er*

**concernant "le réaménagement de la  
chaussée d'Ixelles".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** La chaussée d'Ixelles est une importante voirie régionale. Cette artère commerciale accueille pas moins de 125 commerces tout au long de son tracé, qui s'étend de la place Flagey à la porte de Namur, en passant par la place Fernand Cocq. Depuis plusieurs années, la chaussée d'Ixelles connaît un nouvel essor avec l'installation de plusieurs enseignes de prestige. Points d'orgue de cette dynamique, la rénovation de la galerie de la Toison d'Or et l'implantation de la Fnac agissent désormais comme de véritables locomotives économiques dans le quartier.

Cependant, malgré ces avancées, force est de constater que l'état des voiries se dégrade fortement et que les problèmes de mobilité tardent à se résoudre. C'est pourquoi, un large réaménagement des lieux est non seulement indispensable, mais également urgent.

De nombreux utilisateurs empruntent cette artère, qu'il s'agisse d'automobilistes, de cyclistes, d'usagers de transports en commun ou encore de piétons - promeneurs ou clients -. Bref, il faut davantage améliorer le confort de l'ensemble de ces usagers, mais également des riverains et des commerçants présents sur la chaussée d'Ixelles.

Un projet de réaménagement a déjà été largement évoqué à de multiples reprises. Il a été question de diverses options : limitation du transport automobile à certains endroits, création d'un piétonnier ou semi-piétonnier sur un tronçon de la chaussée, installation de sites propres, tramification, etc. En mars dernier, vous aviez évoqué plusieurs de ces hypothèses en commission et fait référence à une étude réalisée par votre administration. Vous aviez ajouté que vous aviez ensuite l'intention de procéder à l'essai d'un aménagement sur le terrain.

Ce mardi 26 octobre, vous avez indiqué vouloir investir dans les transports en commun par l'acquisition de 65 nouveaux trams et le lancement



*eenrichtingsverkeer komen.*

*Ik veronderstel dat uw diensten hun studie hebben voltooid. Kunt u de besluiten toelichten? Hebt u de plannen voor de heraanleg op die besluiten gebaseerd? Kunt u ook de plannen voor de heraanleg toelichten? Klopt het dat er veel parkeerplaatsen zullen sneuvelen? Zorgt u voor een alternatief?*

*In een later stadium zullen er in de Elsensesteenweg tramsporen worden aangelegd en zal de straat voetgangersgebied worden. Wat is de timing hiervoor? Zal dit langetermijnproject niet tegenstrijdig zijn met de plannen voor de korte termijn?*

*Wanneer gaan de werken van start? Is er al een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd? Ik heb vernomen dat de werken begin 2012 klaar zouden moeten zijn. Kunt u dat bevestigen? Blijven de winkels toegankelijk tijdens de werken? De kostprijs zou 1,5 miljoen euro bedragen. Klopt dat?*

*Wordt er overleg gepleegd met het gemeentebestuur, de winkeliers, de bewoners en de MIVB?*

*De gemeente Elsene kant zich tegen uw plannen omdat er slechts een gedeeltelijke heraanleg van de Elsensesteenweg komt. Het gemeentebestuur vindt dat de voetpaden over de hele lengte van de straat moeten worden vernieuwd. U kunt om budgettaire redenen niet verder gaan dan het Fernand Cocqplein. De trottoirs tussen het Fernand Cocqplein en het Flageyplein zijn echter in zeer slechte staat. Hoe verliepen uw laatste contacten met de gemeente Elsene?*

de nouveaux chantiers en 2011. Dans ce cadre, l'aménagement de nombreux sites propres sur différentes voiries, dont l'avenue de la Couronne, la chaussée de Wavre et la chaussée d'Ixelles, a été évoqué.

Depuis le dépôt de mon interpellation, vous avez présenté, le mercredi 24 novembre dernier, le projet de réaménagement tel que vous le concevez. Ainsi, le réaménagement de la chaussée d'Ixelles inclura principalement la rénovation de la partie située entre la rue de la Paix et la chaussée de Wavre. Ce tronçon devrait être mis en sens unique pour les automobilistes en direction de la place Fernand Cocq, tandis que les bus pourraient toujours emprunter la chaussée dans les deux sens, avec une bande bus réservée dans le sens inverse. Les vélos pourraient quant à eux circuler dans les deux sens, via les pistes cyclables installées le long des trottoirs.

Sur ce tronçon, les trottoirs devraient également être refaits, puisqu'il est, semble-t-il, prévu de les élargir. Cela entraînerait au passage la suppression d'une quarantaine de places de parking. Ce réaménagement devrait également avoir un impact sur d'autres artères, puisque la chaussée de Wavre et la rue de la Paix devraient également être mises en sens unique.

Mme la ministre, vous avez présenté ce nouveau projet. Je suppose donc que l'étude réalisée par votre administration est finalisée. Pourriez-vous en partager les conclusions avec nous ? Est-ce sur base de celles-ci qu'a été dessiné le projet qui est actuellement soumis ? Pouvez-vous nous en confirmer les grandes lignes, à savoir la mise en sens unique, le site propre et la rénovation des trottoirs ? S'il se confirme qu'un nombre important de places de parking seront supprimées, des alternatives sont-elles prévues pour pallier ce manque ?

Par ailleurs, vous avez évoqué une solution à plus long terme, qui consisterait en la pose de rails de tram et la mise en piétonnier de la chaussée. D'autres alternatives sont-elles encore envisagées ? À quelle échéance ce projet verrait-il le jour ? N'est-il pas en contradiction avec le projet de réaménagement ? Les travaux actuels ne seront-ils pas remis en question par le futur projet ?

À quelle étape de la procédure nous situons-nous

précisément ? Quand peut-on espérer voir les travaux commencer ? La demande de permis d'urbanisme a-t-elle été lancée ? Selon nos informations, les travaux devraient être clôturés au début de l'année 2012. Pouvez-vous le confirmer et nous informer sur le phasage des travaux ? Qu'en est-il enfin de l'accès aux commerces pendant la durée du chantier ? Au niveau budgétaire, on évoque un coût d'environ 1.500.000 euros pour l'ensemble des travaux. Pouvez-vous le confirmer ?

Qu'en est-il de la concertation avec les autorités communales et les autres acteurs, tels que les commerçants, les habitants et la STIB ?

La commune d'Ixelles, par la voix de son bourgmestre, semble plutôt hostile au projet tel qu'il est présenté, parce qu'il n'envisage pas une rénovation de l'ensemble de la chaussée d'Ixelles, mais seulement un réaménagement partiel. La principale critique concerne la rénovation des trottoirs. Ils ont besoin d'être rénovés sur l'ensemble de l'artère, en particulier sur la partie située entre la place Fernand Cocq et la place Flagey. Si vous semblez avoir ouvert une porte en indiquant que le réaménagement des trottoirs pourrait s'étendre jusqu'à la place Fernand Cocq, vous avez cependant indiqué qu'il n'irait pas au-delà, faute de moyens budgétaires suffisants. Je peux vous confirmer que l'état des trottoirs jusqu'à la place Flagey est réellement préoccupant et que de nombreux piétons tombent régulièrement. C'est pour cette raison que je souhaiterais savoir où en sont les relations avec la commune d'Ixelles à ce stade de la procédure.

**De voorzitter.-** De heer Özkara heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Emin Özkara** (in het Frans).- *Ik ben verheugd dat de heraanleg van de Elsensesteenweg tussen de Naamsepoort en het Fernand Cocqplein in 2011 eindelijk van start gaat. Het dossier is veel te lang blijven liggen.*

*Doordat bus 71 een eigen baan krijgt, zal deze vlotter kunnen rijden, en zal het autoverkeer in de wijk dalen. De bewoners, de winkeliers en de gebruikers van het openbaar vervoer zullen er baat bij hebben.*

*De heraanleg is absoluut noodzakelijk. Sommige handelszaken hebben het moeilijk: de straten liggen*

**M. le président.-** La parole est à M. Özkara pour son interpellation jointe.

**M. Emin Özkara.-** Le réaménagement du tronçon de la chaussée d'Ixelles compris entre la porte de Namur et la place Fernand Cocq va débuter en 2011. Nous sommes très contents que la Région s'occupe enfin de ce dossier, qui traîne depuis de nombreuses années.

Il est clair que la mise en site propre du bus 71 est un enjeu important, non seulement pour améliorer la fréquence de cette ligne, mais aussi pour réduire la pression automobile dans ce quartier commerçant. Cette mesure permettra de répondre aux besoins de mieux vivre et de circuler des habitants, des commerçants, des clients et des

*er vuil bij, de veiligheid is minimaal, er is een tekort aan parkeerplaatsen, de voetpaden verkeren in slechte staat en personen met beperkte mobiliteit kunnen zich met moeite verplaatsen, onder meer omdat er auto's op de voetpaden geparkeerd staan.*

*Buslijn 71 in eigen bedding laten rijden, volstaat niet om de mobiliteit in de buurt op punt te stellen. Is er overleg gepleegd met de gemeente, de winkeliers, de bewoners en de verenigingen? Welke resultaten heeft dat overleg opgeleverd?*

*Hoe zal het verkeer naar de grote invalswegen (Waversesteenweg, Louisalaan en Troonlaan) worden geleid?*

*Zal het eenrichtingsverkeer op de Elsensesteenweg niet tot sluipverkeer leiden in de zijstraten? Hoe ver staat het plan om buslijn 71 door een tramlijn te vervangen? Blijven de handelszaken bereikbaar tijdens de werken?*

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans).*- *Ik sta achter uw plan, want het is haast de kopie van een project uit 2002 van ECOLO-schepen Jean-François Vaes.*

*De verkeerssituatie in de Elsensesteenweg is rampzalig. Buslijn 71, de meest gebruikte lijn van de MIVB, staat er voortdurend in de file. Tijdens het spitsuur zijn vertragingen tot veertig minuten*

usagers des transports publics.

Par ailleurs, le réaménagement de la chaussée d'Ixelles est une nécessité absolue, étant donné le déclin de certains commerces, la saleté, la difficulté de circuler en sécurité, le manque de places de stationnement, le mauvais état des trottoirs (dalles flottantes, abîmées, cassées, manquantes, etc.), et la difficulté de déplacement des personnes à mobilité réduite. Les trottoirs sont en effet souvent encombrés par des véhicules.

Le réaménagement d'une partie de la chaussée d'Ixelles améliore certes la circulation du bus 71, mais ne suffit pas à résoudre les difficultés de mobilité dans ce quartier. Une concertation existe-t-elle entre la Région et tous les acteurs concernés - la commune, les commerçants, les riverains, les associations - sur le réaménagement de tout le quartier ? Dans l'affirmative, quelles sont les différentes options de mobilité dans ce quartier à court et à long termes ?

Quels sont les dispositifs spécifiques adoptés pour reporter la circulation vers d'autres grands axes, comme la chaussée de Wavre, l'avenue Louise ou encore la rue du Trône ? Ne craignez-vous pas que la mise en sens unique du tronçon de la chaussée d'Ixelles compris entre la porte de Namur et la place Fernand Cocq entraîne un report des voitures dans de petites rues adjacentes ? Qu'en est-il du remplacement de la ligne de bus 71 par une ligne de tram 71 ? Quels sont les dispositifs spécifiques adoptés pour permettre l'accès aux commerces durant les travaux ?

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Céline Delforge.-** Je me réjouis, car le plan qui nous est soumis aujourd'hui est presque la copie conforme de celui que l'échevin ECOLO Jean-François Vaes avait proposé en 2002. Tout vient à point à qui sait attendre !

Je ne reviendrai pas sur la situation catastrophique du quartier. La ligne de bus 71 en est un élément essentiel, car c'est la plus importante du réseau de

*niet ongewoon.*

*De gelede bussen van lijn 71 vervoeren elk 150 passagiers, terwijl een auto gemiddeld 1,2 passagiers vervoert. Het is dan ook niet meer dan normaal dat we voorrang geven aan het openbaar vervoer.*

*Ik denk niet dat het autoverkeer zich enkel zal verplaatsen. Het zal ook dalen. Het stedelijk mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn het autoverkeer terug te dringen en mensen te stimuleren het openbaar vervoer te nemen, te fietsen of te voet te gaan.*

*Grootschalige werken kunnen echter wel problemen opleveren voor de grote winkelketens in de Elsensesteenweg. Mijnheer Close, om de overlast te beperken zouden er voorlopige geasfalteerde voetpaden kunnen worden aangelegd, in afwachting van de definitieve trottoirs. In Parijs wordt die techniek ook gebruikt. Dat kan heel snel.*

*Ik maak me zorgen over het deel van de Waverssesteenweg waar een fietspad komt. Ik vrees dat automobilisten dat fietspad vooral zullen gebruiken om dubbel te parkeren, wat gevaarlijk is. Volgens mij moet men ofwel de voetpaden verbreden en de fietspaden opgeven, ofwel verhoogde fietspaden aanleggen waarop niet kan worden geparkeerd. U weet best dat chauffeurs die op fietspaden parkeren, in Elsene te weinig worden aangepakt.*

*Het is geen probleem dat er parkeerplaatsen sneuvelen, want er zijn voldoende ondergrondse parkings in de omgeving. Bovendien vindt men nu al niet zoveel parkeerplaatsen in de Elsensesteenweg, en worden die vooral gebruikt door winkeliers en niet door klanten.*

*Ik sta achter de plannen, ook al heb ik enkele bijkomende opmerkingen. In de wijk zou men de Wegcode beter moeten doen naleven. De werken zouden zo snel mogelijk moeten verlopen en zo weinig mogelijk hinder mogen veroorzaken.*

la STIB. Aujourd'hui, les passagers se bousculent pour monter dans le bus. Son irrégularité est telle qu'il m'a été rapporté que des passagers ont dû attendre un bus de cette ligne pendant 40 minutes, à une heure de pointe !

À ceux qui s'inquiètent pour les autres modes de déplacement, rappelons que les bus articulés qui circulent sur cette ligne transportent 150 passagers et mesurent 18 mètres. Les voitures, à Bruxelles, n'étant occupées en moyenne que par 1,2 personne, si tous ces passagers décidaient de prendre la voiture, ils formeraient une file d'un demi-kilomètre ! On comprend donc toute l'importance d'accorder la priorité aux transports publics, en l'occurrence ici le bus de la ligne 71.

Par ailleurs, je ne m'inquiéterais pas trop pour les reports de voitures, dans la mesure où ces véhicules disparaîtront avec la mise en oeuvre des mesures. Et tel est bien l'objectif d'une politique de mobilité en milieu urbain : diminuer le trafic automobile et inciter la population à prendre les transports publics, à enfourcher son vélo ou à marcher, plutôt que de prendre sa voiture.

Par contre, des travaux de grande ampleur risquent de poser problème. Ce ne sont pas de petits commerces qui bordent la chaussée d'Ixelles. M. Close, une solution, pour limiter les nuisances aux commerces, consisterait à poser des trottoirs en asphalte, comme à Paris. Cela s'effectue en un ou deux jours, alors que le pavage prend beaucoup plus de temps.

Le réaménagement de la chaussée de Wavre, où l'on prévoit une bande cyclable, m'inquiète. Connaissant la situation actuelle sur ce tronçon, je crains surtout que l'on ne crée de la place pour se garer en double file, ce qui n'améliorerait ni la situation des cyclistes, ni la situation globale. Il convient de mener une réflexion, soit sur un élargissement des trottoirs et l'intégration des cyclistes dans la circulation automobile, soit sur une piste cyclable insérée à un dispositif surélevé de trottoirs. Vous savez en effet comme moi que ce n'est pas à Ixelles que l'on met l'accent sur le respect par les voitures des aménagements tels qu'ils devraient être utilisés.

Enfin, pour ce qui est du parking, je ne m'en inquiète guère. Nous avons de beaux parkings souterrains à proximité de ce noyau commercial.

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *De heraanleg van de Elsensesteenweg en de omgeving van de Naamsepoort is een goede zaak. Vroeger was dit een van de chicste winkelstraten. Nu is de verkeerssituatie er erg moeilijk en gevaarlijk, zeker aan de Naamsepoort.*

*Het project dat u voorstelt, draait rond de Vredestraat, de Waversesteenweg en een deel van de Elsensesteenweg. Plant u ook werken aan de Naamsepoort? De verkeerssituatie kan hier veel veiliger en efficiënter gemaakt worden zonder al te grote ingrepen.*

*Hoe zal de busbaan afgescheiden worden van de rest van het verkeer? Een witte lijn zal niet volstaan om automobilisten te verhinderen erover te rijden of er zich te parkeren.*

*Mevrouw Delforge spreekt over een verhoogd fietspad. Kan iets dergelijks niet voor de bus? Aan de Zavel rijden er systematisch auto's over de busbaan. Dit is een reëel probleem.*

*Het verheugt me dat de herinrichting van de wijk ook voor een commerciële ervaring zal zorgen. Dit moet opnieuw de levendige wijk van vroeger worden. Hopelijk zijn de werken klaar tegen augustus 2011, zoals gepland. Uw voorganger*

Par ailleurs, le nombre de places actuellement disponibles légalement n'est pas incroyable, si on le compare au flux de gens qui passent dans ce noyau commercial. On sait tous que, quand les verbalisants arrivent, les commerçants dégagent vite leur voiture. Il existe une sorte de mythe, qui consiste à dire que ces places de parking permettraient aux clients de faire leurs courses chez les commerçants. En réalité, l'espace est bien souvent occupé par les voitures de ces mêmes commerçants. A contrario, d'autres commerces découragent fortement leurs employés de venir en voiture pour laisser des places libres.

Je me félicite donc de ce qui se passe, moyennant quelques suggestions pour éviter des écueils liés au manque de respect du code de la route dans cette partie de notre Région, ou pour gagner du temps dans le cadre des travaux et limiter les nuisances occasionnées aux commerçants.

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

**Mme Danielle Caron.-** Le réaménagement de la chaussée d'Ixelles et des alentours de la porte de Namur est une bonne chose. Ce quartier, autrefois l'un des plus chics de la capitale, avec l'une de ses rues les plus commerçantes, est aujourd'hui le théâtre de nombreux encombrements de la circulation. Le rond-point de la porte de Namur est particulièrement dangereux, tant pour les piétons et les cyclistes que pour les automobilistes.

Bien que le projet que vous nous avez présenté porte davantage sur la rue de la Paix, la chaussée de Wavre et un tronçon de la chaussée d'Ixelles, ce rond-point nécessite également des aménagements pour prévenir sa dangerosité. Envisagez-vous le réaménagement de la porte de Namur et du rond-point ? Le cas échéant, quand le prévoyez-vous ? Celui-ci pourrait être plus efficace et moins dangereux, sans pour autant nécessiter des réaménagements considérables.

S'agissant du site propre pour le bus, des plots sont-ils prévus ? Une ligne blanche tracée au sol ne suffit pas à délimiter la zone de site propre, car certains automobilistes n'hésitent pas à la traverser pour se garer ou l'emprunter en double file. Une ligne blanche ne permet pas de garantir un accès facilité pour les bus, ni leur ponctualité. Je plaide donc pour l'aménagement d'un site propre délimité

*kondigde ze al aan voor 2007.*

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Deze interpellatie omvat twee aspecten: enerzijds het aspect tramificatie en anderzijds het aspect mobiliteit. In het regeerakkoord staat dat de studies over de omvorming van buslijn 71 tot een tramlijn zullen worden voltooid. Lijn 71 is met 6,5 miljoen reizigers per jaar de drukste buslijn van het hele gewest. Het is dus zeker te verantwoorden om een tram op deze lijn in te zetten. Ook de MIVB is voorstander van de tramificatie van dat bustraject, op voorwaarde dat die tram in een eigen bedding wordt geplaatst.

Daarmee komen wij bij het tweede aspect, namelijk de mobiliteitsstroom. Het moet om een totaalproject gaan. U hebt aangekondigd dat u in fases zult werken: eerst een vrije busbaan met eenrichtingsverkeer en nadien pas een vertramming. Wij kunnen met die fasering leven, maar of het in de eerste fase nu om een bus dan wel om een tram gaat, wij moeten ervoor zorgen dat die in eigen bedding rijdt, want anders komt die toch in het verkeer vast te zitten.

Er is voorts terecht opgemerkt dat men bij dergelijke ingrepen ook moet oppassen voor de neveneffecten op de omliggende wijken. Wij

par des plots.

Mme Delforge évoquait une piste cyclable surélevée. Ne pourrait-on imaginer une solution semblable pour les bus ? L'avis d'experts pourrait nous éclairer sur ce point. Au Sablon, le site propre aménagé pour les bus est systématiquement emprunté par les automobilistes. Il y a donc une difficulté réelle à rendre cet endroit agréable.

Je me réjouis par ailleurs de la revalorisation commerciale dont bénéficiera ce quartier par ces aménagements. Celui-ci jouissait autrefois d'une renommée internationale pour son animation et ses clubs de jazz. Qu'il s'agisse d'un effet de mode ou de son caractère, plusieurs éléments ont contribué à sa notoriété. J'espère que les aménagements seront réalisés selon le calendrier annoncé, avec une échéance prévue en août 2011. Votre prédécesseur avait annoncé les travaux pour 2007. Je souhaite que ce quartier retrouve sa vitalité d'antan, alors qu'il est aujourd'hui traversé par une circulation intense et qu'il est très fréquenté.

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Cette interpellation comporte deux aspects : la tramification et la mobilité. Vu les 6,5 millions de voyageurs qui empruntent chaque année la ligne 71, l'utilisation d'un tram y est justifiée. La STIB soutient aussi ce projet, moyennant un site propre pour le tram.*

*S'agissant de la mobilité, il doit s'agir d'un projet global. Certes, le projet peut être mis en oeuvre par phases, mais nous insistons sur la création d'un site propre pour le bus également.*

*En outre, il faut tenir compte des conséquences sur les quartiers avoisinants et du report de circulation, sans oublier le problème du stationnement en double file. Le projet doit donc être assorti d'une bonne communication vis-à-vis des riverains et des voyageurs. Il convient aussi de collaborer avec la police et le parquet afin de bien accompagner cette première phase. Comment comptez-vous sanctionner les automobilistes en double file ?*

*Le calendrier du projet est-il toujours respecté ?*

moeten vermijden dat er te veel druk op de andere wijken komt. Automobilisten zullen parallelwegen zoeken.

Voorts is er het fenomeen van het dubbelparkeren. Het project moet dus hand in hand gaan met een goede communicatie naar de buurt en de gebruikers van het traject toe, maar ook met de nodige handhaving. Er moet worden samengewerkt met de politiediensten, het bevoegde parket, enzovoort, om die eerste fase goed te begeleiden. Op welke wijze zult u bijvoorbeeld foutparkeerders aanpakken? Een eigen busbaan is goed en wel, maar als die wordt ingenomen door dubbelgeparkeerde auto's, zal de bus nog altijd vastzitten in het verkeer.

De werken zouden begin deze zomer van start gaan. Zit het project nog altijd op schema?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *De heraanleg van de Elsensesteenweg is zeer belangrijk. Een deel van de studie is nog niet klaar. De MIVB bestudeert de mogelijkheid om buslijn 71 te vervangen door een tramlijn.*

*Een van de vier onderzochte scenario's bestaat erin dat er eenrichtingsverkeer komt in de Elsensesteenweg (tussen de Vredestraat en de Waverseseenweg), de Vredestraat (richting Waverseseenweg) en de Waverseseenweg (tussen de Vredestraat en de Elsensesteenweg, richting Naamsepoort). Bovendien zou er in de Elsensesteenweg een busstrook richting Naamsepoort komen. Er werden ook andere scenario's overwogen, gaande van het behoud van de huidige situatie tot de invoering van een voetgangerszone.*

*Er is een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor het eerstgenoemde scenario, dat op korte termijn moet leiden tot veilige voetpaden en minder fileproblemen voor buslijn 71. Ik heb het plan voorgelegd aan de burgemeester van Elsene.*

*De plannen hangen uit in de etalage van een gebouw op de Elsensesteenweg. Twee dagen per week is daar iemand enkele uren aanwezig om informatie te verstrekken. Er zijn ook informatievergaderingen gepland.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le réaménagement de la chaussée d'Ixelles est très important. L'étude pour le réaménagement de la chaussée d'Ixelles, la place Fernand Cocq et la chaussée de Wavre, la partie située entre la chaussée d'Ixelles et la rue du Trône, est toujours en cours. Elle est complétée par l'étude de la tramification de la ligne 71, qui est menée suite à l'étude de faisabilité de la STIB.

Un des quatre scénarios de mobilité prévoyait la mise à sens unique de la chaussée d'Ixelles depuis la rue de la Paix jusqu'à la chaussée de Wavre, la mise à sens unique de la rue de la Paix en direction de la chaussée de Wavre et la mise à sens unique de la chaussée de Wavre entre la rue de la Paix et la chaussée d'Ixelles en direction de la porte de Namur, ainsi que la création d'une bande réservée aux bus à contresens dans la chaussée d'Ixelles. Les autres scénarios allaient du maintien de la situation existante à l'aménagement d'un piétonnier dans la chaussée d'Ixelles.

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite pour le scénario de la bande réservée aux bus à contresens. Il s'agit d'une solution à court terme pour remédier très vite à l'état dangereux des trottoirs dans les chaussées d'Ixelles et de Wavre et à la vitesse commerciale trop basse pour la ligne 71, en raison des embouteillages de la chaussée d'Ixelles. J'ai présenté ce concept lors d'une

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, u uitte terecht uw bezorgdheid over de communicatie. We maken daar echter wel degelijk werk van.

*(verder in het Frans)*

*Met vragen kan men ook terecht bij het e-mailadres [chausseedixelles@o2consult.be](mailto:chausseedixelles@o2consult.be).*

*Op lange termijn moet buslijn 71 door een tramlijn worden vervangen. Er komt een mobiliteitsstudie om uit te maken hoe de reïssnelheid van het openbaar vervoer in de Elsensesteenweg kan worden verbeterd. Volgens studies van de MIVB zou bus 71 op termijn moeten worden vervangen door een vervoermiddel met meer capaciteit, want vanaf 2015 zal een buslijn echt niet meer volstaan.*

*De weerstand tegen de invoering van een tramlijn is echter groot. Daarom wil ik stap per stap werken. In een eerste fase komt er een busstrook en eenrichtingsverkeer voor auto's. Tijdens mijn persconferentie kwamen er veel enthousiaste reacties op mijn voornemen om de situatie geleidelijk aan te veranderen.*

*We hebben overleg gepleegd met de MIVB, het gemeentebestuur van Elsene en Atrium, dat de contacten met de winkeliers verzorgt en informatie-avonden organiseert. Ik heb de burgemeester van Elsene al laten weten dat we bereid zijn om de voetpaden te vernieuwen tot aan het Fernand Cocqplein, en dat we zullen nagaan of de heraanleg van de trottoirs tot aan het Flageyplein noodzakelijk en financieel haalbaar is.*

rencontre avec le bourgmestre.

Les plans sont affichés dans les vitrines de l'immeuble situé aux n°103 et 105 de la chaussée d'Ixelles, soit au carrefour avec la rue de l'Arbre bénit. Une permanence d'information est assurée deux jours par semaine jusqu'à la fin du mois de janvier, soit le jeudi de 18 à 21h et le samedi de 15 à 21h. Des réunions sont également prévues.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous sommes particulièrement attentifs à la communication, Mme Maes.*

*(poursuivant en français)*

Des questions supplémentaires peuvent aussi être adressées à l'adresse e-mail suivante : [chausseedixelles@o2consult.be](mailto:chausseedixelles@o2consult.be).

Le scénario à long terme doit donc définir le tracé d'une ligne de tram 71 et l'intégrer dans la chaussée d'Ixelles. Une étude de mobilité devra révéler le type de réaménagement pouvant être envisagé pour résoudre le problème de la vitesse commerciale du transport public dans la chaussée d'Ixelles. Si je précise que c'est un plan à long terme, c'est parce que, selon les études de la STIB, il y aura un problème de capacité sur la ligne 71 dès 2015. À terme, une solution de type bus ne convient donc pas.

En raison d'une véritable réticence à l'égard d'une tramification, j'ai voulu travailler par étapes. C'est pourquoi il me semble intéressant d'expérimenter, dans un premier temps, la bande réservée aux bus et le sens unique pour les voitures. Lors de la conférence de presse, à laquelle assistaient de nombreux commerçants, j'ai déjà perçu des signes d'enthousiasme, même à l'égard de l'idée du tram. La réaction était beaucoup plus positive que lors de nos précédents contacts, ce qui confirme la nécessité de travailler par étapes.

Un débat concernant les divers scénarios a déjà eu lieu avec la STIB, la commune d'Ixelles et Atrium, qui s'occupe du contact avec les commerçants et se chargera d'organiser des soirées d'information avec ceux-ci. J'ai donc présenté le projet lors d'une réunion avec le bourgmestre. Des questions ont évidemment été soulevées. Nous avons, en effet, prévu le réaménagement des trottoirs de la chaussée



**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- *De gemeente Elsene heeft de gaten in de trottoirs opgevuld met asfalt.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *We moeten een onderscheid maken tussen herstellingen en een volledige vernieuwing. Ik onderzoek momenteel de mogelijkheid om de trottoirs volledig te vernieuwen. Ik heb al te horen gekregen dat dat veel geld zou kosten. Het is niet de bedoeling dat de renovatie van het eerste deel van de Elsensesteenweg en de Waverssteenweg hierdoor in het gedrang zou komen.*

*Als we ook de voetpaden van het tweede gedeelte van de Elsensesteenweg vernieuwen, moeten we de plannen in hun geheel aanpassen en bijvoorbeeld ook de busstrook verlengen.*

*De eerste fase van de heraanleg van de Elsensesteenweg loopt van augustus tot november 2011. We willen snel vorderen om te vermijden dat de werken samenvallen met de koopjes of de eindejaarsperiode. Die planning hebben we in overleg met de handelaars vastgelegd. We hebben 1,5 miljoen euro uitgetrokken voor de werken.*

*Tijdens de werken zullen de winkels altijd bereikbaar blijven voor voetgangers. Een van de voorstellen bestaat erin om de toegang voor de bus te handhaven aan de hand van verkeerslichten, om de tijdstippen waarop de winkels mogen worden bevoorrad, te beperken, en om het autoverkeer om te leiden. We zullen in overleg met de politie, de gemeente en de aannemer nauwkeurigere afspraken maken. Dat is pas mogelijk nadat we een stedenbouwkundige vergunning hebben ontvangen en de werf van start gaan. De aanvraag is al*

d'Ixelles initialement jusqu'à hauteur de la rue de la Paix, mais j'ai déjà annoncé à la commune que nous étions prêts à le prolonger jusqu'à la place Fernand Cocq. Concernant la demande de réaménagement des trottoirs jusqu'à la place Flagey, j'ai proposé que l'on étudie d'une part la réelle nécessité de cette intervention, et d'autre part le coût de cette opération.

Nous n'excluons pas la possibilité de poursuivre la restauration des trottoirs jusqu'à la place Flagey, si l'état de ceux-ci le justifie et si le coût de ces travaux cadre dans notre budget.

**Mme Céline Delforge.**- À l'heure actuelle, la commune a comblé les creux laissés par les dalles manquantes à l'aide d'asphalte.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Il faut faire la différence entre une restauration et une réfection complète. Nous examinons la possibilité d'une remise à neuf de l'ensemble des trottoirs, en fonction du budget nécessaire. Selon les premiers échos qui me sont parvenus, ce budget serait assez lourd. Je ne voudrais pas que le projet qui porte sur le début de la chaussée d'Ixelles et la chaussée de Wavre, où se trouve l'axe commercial important, soit hypothéqué par des demandes supplémentaires, même si celles-ci sont légitimes.

Il convient de procéder par étapes dans ce chantier. Si nous procédons à la réfection de la deuxième partie de la chaussée d'Ixelles, il faudra réfléchir à un projet d'ensemble et envisager, entre autres, de prolonger la bande réservée aux bus.

Les travaux de réaménagement à court terme de la chaussée d'Ixelles sont prévus pour août 2011 et devraient se terminer à la fin du mois de novembre 2011. Nous voudrions travailler très vite et à une cadence soutenue, pour qu'ils aient lieu après les soldes d'été et avant les fêtes de fin d'année. Nous avons envisagé cela en concertation avec les commerces de la chaussée d'Ixelles. Le budget que j'ai prévu pour le projet, tel que je vous l'ai décrit à court terme, atteint déjà 1.500.000 euros.

Pendant les travaux, l'accessibilité aux commerces sera garantie à tout moment pour les piétons. L'une des options proposées serait de permettre aux bus de circuler sur la chaussée d'Ixelles de façon

ingediend.

*Begeleidingscomités zullen vergaderen over de langetermijnplannen. We hebben al overlegd met de MIVB, de gemeente Elsene en Atrium. In 2008 vonden er vergaderingen met winkeliers en buurtbewoners plaats. Naar aanleiding van de plannen voor een tramlijn zal dat opnieuw gebeuren.*

*We hebben de mogelijkheid onderzocht om tijdens de werken voorlopige, geasfalteerde voetpaden aan te leggen. Sommigen denken dat dat goedkoper is, maar uit onze analyse blijkt dat het net duurder is.*

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *Op lange termijn is het goedkoper!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *We dachten dat vroeger ook maar neen, tegels zijn goedkoper dan asfalt.*

*Er zullen parkeerplaatsen verdwijnen, maar er zijn genoeg parkeergarages in de omgeving.*

*Op korte termijn zijn er geen plannen voor werken aan de Naamsepoort. Als buslijn 71 een tramlijn wordt, zal de rotonde echter onvermijdelijk moeten worden aangepast om de tram door te laten.*

*Ook ik vind dat het een aangename buurt was en is, onder meer dankzij de aanwezigheid van Sounds en Flagey.*

*Mevrouw Caron stelt voor om de busstrook af te scheiden van de rest van het verkeer. Dat kunnen we overwegen. De busstrook moet ook toegankelijk zijn voor taxi's en fietsers.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes heeft terecht op het belang van de

alternative, grâce à un système de feux, tout en limitant les livraisons dans le temps et en déviant les voitures. Les modalités pratiques seront toutefois analysées plus avant, en concertation avec la police locale, la commune et l'entrepreneur, quand celui-ci sera désigné et quand le chantier sera prêt. Ce ne sera possible qu'après obtention du permis d'urbanisme. La demande de permis a déjà été introduite.

En ce qui concerne le projet à long terme, des réunions de comités d'accompagnement sont prévues. Un débat concernant les divers scénarios a déjà eu lieu avec la STIB, la commune d'Ixelles et Atrium. Des réunions participatives avec les commerçants et les riverains ont déjà eu lieu en 2008, mais d'autres seront programmées plus tard, quand on reparlera du projet de tramification.

J'ai encore quelques réponses à des questions plus précises. La suggestion de refaire rapidement les trottoirs en asphalte, parce que l'on pense que c'est moins cher, a été analysée. Il ressort que cela coûte, en fait, plus cher. Il est donc prévu d'utiliser des dalles.

**Mme Danielle Caron.**- Ça coûte moins cher à long terme !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Les dalles sont moins chères que l'asphalte. Nous l'avons vérifié, car c'était une idée reçue en laquelle nous croyions, nous aussi. Mais il s'avère que la meilleure option serait tout de même de poser des dalles.

On supprimera certes des possibilités de stationnement, mais les parkings tout proches de la Petite ceinture seront mieux indiqués.

Il n'existe pas de projet à court terme pour le réaménagement de la porte de Namur. Cependant, s'il est question du tram 71, il est évident que le rond-point devra être réaménagé pour laisser passer le tram.

Je suis d'accord avec vous pour dire que ce quartier était et reste très agréable, notamment grâce au Sounds et Flagey à proximité.

Quant à l'idée des plots suggérée par Mme Caron, elle est envisageable. Si l'on fait ce choix, la bande réservée aux bus sera aussi accessible aux taxis et

handhaving geweest. Wij moeten er absoluut voor zorgen dat die busbanen worden gerespecteerd. Het voordeel van een busbaan is dat ook de controleurs van de MIVB mogen optreden. Er zal dus een dubbele controle zijn, zowel van de plaatselijke politie als van de MIVB-controleurs.

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** *(in het Frans).*- *U zegt dat u alvast met de werken begint en ondertussen nadenkt over de eventuele aanleg van een tram. Als de tram er komt, zult u de voetpaden opnieuw moeten aanpassen en zijn de huidige werken dus voor niets geweest. En dat terwijl u nu al onvoldoende geld hebt om de voetpaden helemaal tot aan het Flageyplein aan te pakken.*

*Wat is de bijkomende kostprijs voor nieuwe voetpaden tussen het Fernand Cocqplein en het Flageyplein? Dat bedrag zal wellicht maar een klein deel van het totale budget uitmaken.*

*Als u maar een deel van de trottoirs heraanlegt, is dat weinig coherent. De burgemeester van Elsene maakt zich daarnaast ook zorgen over de veiligheid van de voetgangers.*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Özkara heeft het woord.

**De heer Emin Özkara** *(in het Frans).*- *Om het probleem globaal te kunnen aanpakken, moet het gewest meer overleg plegen met de gemeente.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

aux vélos. Aucune décision n'a toutefois encore été prise à ce sujet.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous devons absolument veiller au respect des bandes réservées aux bus qui permettent en plus un contrôle double : par la police locale et par les contrôleurs de la STIB.*

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Vous dites faire les choses en parallèle, en analysant les possibilités quant à la tramification tout en commençant déjà certains travaux. Mais si tramification il y a, les trottoirs devront être différents, et donc refaits. Quel est l'intérêt de dépenser de l'argent en travaux pour les recommencer ensuite, alors que vous dites qu'on ne pourra peut-être pas refaire les trottoirs jusqu'à la place Flagey pour une raison de coût ?

Par ailleurs, à combien évaluez-vous le coût supplémentaire des trottoirs qui vont de la place Fernand Cocq à la place Flagey ? Ce coût ne me semble pas devoir poser de problème dans un tel budget. Par contre, ne pas refaire l'ensemble serait manquer de cohérence et poserait un problème à la commune d'Ixelles. Le bourgmestre s'inquiète qu'on n'assure pas, sur l'ensemble, le minimum de confort aux piétons. Les trottoirs, dans ces tronçons, sont en effet en très mauvais état.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Özkara.

**M. Emin Özkara.-** Je remercie la ministre pour ses réponses. Je souhaiterais tout de même insister sur la nécessité d'une réelle concertation entre la Région et tous les acteurs concernés, dont la commune, pour avoir une approche globale de ce problème.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *Als reactie op zijn kritiek heb ik met de burgemeester van Elsene een technische vergadering gepland. Doorgaans nemen mijn diensten en ikzelf regelmatig contact op met de gemeente.*

*Het project zal ook de gemeente Elsene ten goede komen aangezien de winkelbuurt toegankelijker zal worden. Momenteel laat ik de precieze kostprijs berekenen van een uitbreiding van de werken tot aan het Flageyplein. Ruw geschat zou het gaan om 500.000 euro.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *500.000 euro is een enorm bedrag voor de heraanleg van de bijkomende voetpaden alleen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- *En dan is er nog geen rekening gehouden met de bijkomende busstrook.*

*Ik ga samen met de gemeente na of het project tussen de Vredestraat en het Fernand Cocqplein kan worden uitgebreid. Het is zeker niet zo dat de gemeente Elsene daarna niets meer zou krijgen. We zullen in fases werken.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** M. Özkara, je viens encore de téléphoner au bourgmestre suite aux critiques qui m'étaient parvenues. Nous prévoyons prochainement une réunion technique. J'ai toujours été en contact avec la commune et je m'y suis rendue plusieurs fois. Mes services sont aussi régulièrement en contact avec les services communaux.

À un moment donné, il faut cependant pouvoir avancer. Le projet et la proposition que j'ai faits sont également bons pour la commune d'Ixelles. Si nous travaillons sur cet axe commercial, qui est presque le plus important de la Région, c'est aussi dans l'intérêt de la commune. Nous sommes en train de calculer le coût de la prolongation éventuelle des travaux jusqu'à la place Flagey. Je n'ai pas encore de chiffres précis, mais on parle déjà de 500.000 euros. Ce montant n'est pas inscrit au budget.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Cela coûterait 1.500.000 euros pour les travaux déjà prévus et il faudrait ajouter 500.000 euros uniquement pour les trottoirs du dernier tronçon ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Quand je cite le montant de 500.000 euros pour les trottoirs, je n'inclus pas le réaménagement de ce tronçon pour une bande réservée aux bus.

Je suis en pourparlers avec la commune pour voir s'il est possible d'étendre le projet entre la rue de la Paix et la place Fernand Cocq. Il s'agit déjà d'une charge supplémentaire pour le budget régional, mais ce projet est intéressant aussi pour la commune. Et ne croyez pas que nous ne ferons plus rien pour Ixelles par après. Nous allons travailler par phases.

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**betreffende "de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's en de promotie van het imago van het gewest".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,**

**betreffende "de nieuwe maatregelen ter identificatie van de Brusselse taxi's".**

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** (*in het Frans*).- *Mevrouw de minister, op 29 oktober 2010 maakte u de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's bekend. De gekozen kleuren, mangogeel en zwart, werden bekritiseerd door de sector, door heel wat Brusselaars en door verschillende parlementsleden.*

*Op de voertuigen komen banden in dambordpatroon met daarnaast de iris en het identificatienummer van de taxi. De "spoutnik", het knipperlicht op het dak, zal voortaan zwart zijn met een dambordpatroon in geel en zwart en de iris. Vanaf 1 januari 2011 worden de taxi's aangepast.*

*Volgens u voldoet het mangogeel het best aan de veiligheidsvereisten en wordt dezelfde kleur gebruikt in New York en Barcelona. De combinatie met zwart is echter betwistbaar in deze communautair moeilijke tijden.*

*Een zwart voertuig is ook minder zichtbaar en dus minder veilig. Diezelfde discussie hebben we ook al gevoerd over de trams die uw voorganger grijs gekleurd heeft en die inderdaad minder veilig geworden zijn.*

*De kleuren van het gewest zijn geel en blauw. Waarom promoot u die niet, maar kiest u integendeel voor de kleuren van een ander gewest, dat zich agressief gedraagt tegenover Brussel?*

*De gekozen kleuren moeten bovendien de visuele identiteit van de taxi's versterken. De taxi's zijn visuele vertegenwoordigers van het gewest, een reden te meer om grondig over het uitzicht ervan na te denken.*

*Brussel is ook de Europese hoofdstad en dus lijkt*

**concernant "la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois et la promotion de l'image de notre Région".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

**concernant "les nouvelles mesures de visibilité des taxis bruxellois".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul.-** Je discernerai deux volets dans mon interpellation : un volet technique et un volet beaucoup plus politique.

Le 29 octobre dernier, Mme la ministre, vous avez communiqué la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois. Les couleurs choisies sont le jaune mangue et le noir, couleurs critiquées par le passé par le secteur, par de nombreux Bruxellois, ainsi que par plusieurs parlementaires. Au sein de cette enceinte, ces derniers avaient déjà interpellé votre prédécesseur, Pascal Smet, compétent lors de la précédente législature pour le transport rémunéré de personnes.

En plus des bandes à damier flanquées de l'Iris et du numéro d'identification du taxi, de nouveaux spoutniks décoreront les toits des taxis. Ils remplaceront les spoutniks jaunes et bleus actuels. Ils seront désormais noirs, marqués du logo "Taxi" et habillés d'un motif à damier jaune et noir et de l'Iris. La mutation des taxis démarrera le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Même si la ministre justifie le choix du jaune mangue, supposé répondre à des considérations pratiques et sécuritaires et calquer la couleur de nos taxis sur les taxis new-yorkais ou barcelonais, on se demande bien pourquoi on l'a associé au noir, ceci alors que le climat communautaire n'est pas au beau fixe.

J'attire également votre attention sur la moindre visibilité d'un véhicule noir par rapport à un véhicule clair. En termes de sécurité routière, il présente moins de sécurité qu'un véhicule clair. Ce débat avait déjà eu lieu à l'occasion de la "folie de peinture" de votre prédécesseur, qui a transformé

*het logisch dat de kleuren van Brussel en de Europese Unie (geel en blauw) het uitgangspunt zijn. Een aankondiging in die zin zou een mooie afsluiter zijn voor het Belgische voorzitterschap van de EU.*

*U hebt in de pers en ook in het parlement verklaard dat u langdurig over de kleuren overlegd hebt met de taxisector. Vanmorgen hebt u opnieuw vergaderd met de vertegenwoordigers van de sector als gevolg van de betoging van 29 oktober.*

*Nochtans heeft de regering het besluit goedgekeurd op 28 oktober 2010 en kondigde u in de pers aan dat er een akkoord was. Waarom gaat u dan opnieuw rond de tafel zitten met de sector?*

*Is het gemor van de sector terecht? Blijkbaar vindt niet iedereen dat er van een akkoord sprake was.*

*Op 29 juli 2009 ondertekende de taxisector een sectorieel akkoord, over de tarieven, maar ook over de visuele identiteit. Dit project werd al tijdens de vorige regeerperiode voorgelegd aan de sector, maar die ging toen niet akkoord. De visuele identiteit staat vermeld in het sectorieel akkoord, maar daarin is geen sprake van de kleuren. Alleen het dambordpatroon op de flanken van de wagens is goedgekeurd.*

*Op 24 september 2010 kwam het overlegcomité bijeen om het ontwerpbesluit over de visuele identiteit te bespreken. De sector had kritische opmerkingen over de manier waarop het dambordpatroon bevestigd moet worden (bij sommige wagens kan dat niet magnetisch) en over de prijs hiervan (de administratie zou per wagen 60 euro plus BTW vragen, terwijl de marktprijs een stuk lager is).*

*Bovendien zijn ongeveer de helft van de taxi-chauffeurs zelfstandigen, waarvan een deel (15%) de wagen ook voor privédoeleinden gebruikt. Zij moeten het dambordpatroon dus gemakkelijk en kostenloos kunnen verwijderen.*

*Kunt u meer details geven over deze vergaderingen met de sector? Waar was de sector het mee eens en waar liggen de knelpunten? Welke juridische draagwijdte heeft het sectorieel akkoord?*

*Hoe verliep de vergadering van het adviescomité vanmorgen? Hebt u een akkoord bereikt met de*

les trams jaunes en trams gris, lesquels sont aujourd'hui effectivement plus dangereux.

De surcroît, les couleurs de notre Région étant le jaune et le bleu, pourquoi ne pas les promouvoir ? Comment se fait-il que le gouvernement bruxellois puisse symboliquement accepter ce choix de couleurs, alors qu'il s'agit des couleurs d'une autre Région du pays, qui montre aujourd'hui manifestement vis-à-vis de Bruxelles et de son statut une indiscutable agressivité et exprime sa volonté d'en prendre possession ?

Il importe que nos couleurs répondent également aux considérations pratiques recherchées par le gouvernement pour améliorer l'identité visuelle de nos taxis. Nos taxis méritent d'être encouragés, car ils sont symboliques. Ils représentent l'identité bruxelloise dans la rue. Il importe donc de bien les considérer et, en quelque sorte, de bien les habiller. Si l'on accepte d'être transformé en homme-sandwich, on ne veut pas pour autant porter n'importe quoi !

De plus, la Belgique préside le Conseil de l'Union européenne et est la capitale de l'Europe. Il me semble dès lors logique que les couleurs de Bruxelles et de l'Europe constituent la base de la charte graphique des taxis bruxellois. C'eût d'ailleurs constitué une excellente fin de présidence pour la Belgique, si la Région bruxelloise avait pu annoncer qu'elle allait marquer plus encore la présence de l'Europe en son sein en appliquant les couleurs jaune et bleue à ses taxis.

En outre, vous avez déclaré à la presse, puis confirmé lors d'une question d'actualité développée en séance plénière du 12 novembre dernier par ma collègue Caroline Persoons, que cette nouvelle identité était le fruit de longues tractations avec le secteur des taxis. En même temps, suite à la manifestation du 29 octobre, vous vous êtes engagée à organiser une nouvelle réunion du comité de concertation avec les représentants du secteur. Cette réunion s'est d'ailleurs tenue ce matin.

Pourquoi avoir organisé une telle rencontre alors que l'arrêté est passé devant le gouvernement le 28 octobre 2010, que vous avez annoncé dans la presse qu'il y avait un accord et que vous ne reviendriez pas en arrière ?

sector?

*Welke beslissing heeft de regering genomen in verband met de bekleding van de flanken? Hoe verdedigt de regering de keuze voor zwart in plaats van blauw? Bent u er tegen dat het Brussels Gewest zich visueel kenbaar maakt als hoofdstad van Europa? Staat de regering er achter dat het Brussels Gewest verward wordt met een ander?*

*Hoe ziet de planning eruit voor de omvorming van de taxi's en de uitvoering van de het regeringsbesluit van 28 oktober?*

*Naast de aard en de kostprijs van het dambordpatroon, is de keuze van de kleuren symbolisch belangrijk voor de Brusselaars en u hebt ongelijk dat u daar geen rekening mee houdt.*

*De heer Moureaux zei op 14 november over de keuze van de kleuren dat de Brusselse regering "niet erg moedig" geweest is.*

*De MR verbaast zich over deze zuiver politieke keuze en hoopt dat de regering niet te dwaas is om haar beslissing ongedaan te maken.*

*(Rumoer)*

*De regering moet de identiteit van het gewest bewaren.*

De surcroît, dès lors que le secteur aurait été sollicité, qu'il aurait participé à de longues tractations et qu'il aurait marqué son accord sur cette nouvelle identité visuelle, pourquoi avez-vous souhaité le rencontrer à nouveau aujourd'hui ?

La grogne du secteur est-elle dès lors justifiée ? Comment pourrait-on la justifier, si ce n'est en constatant qu'il y a manifestement une interprétation des événements totalement différente quant au fait qu'un accord a bel et bien été donné ?

Si l'on reprend l'historique de la concertation, on peut relever que, le 29 juillet 2010, le secteur des taxis a signé l'accord sectoriel, portant notamment sur les tarifs, mais également sur l'identité visuelle. Or, comme vous le soulevez dans votre réponse à la question d'actualité du 12 novembre dernier, le projet de nouvelle identité visuelle avait été présenté sous la précédente législature et n'avait pas obtenu l'accord du secteur. Dans l'accord sectoriel du 29 juillet 2010, signé par l'ensemble du secteur, l'identité visuelle est certes abordée, mais il n'est nulle part fait mention du choix des couleurs. Ce qui a par contre été avalisé, c'est le principe de la bande à damier sur les flancs du véhicule, dont le support serait adhésif ou magnétique.

Le 24 septembre 2010, le comité consultatif s'est réuni et le projet d'arrêté fixant la nouvelle identité visuelle était exposé. À cette occasion, plusieurs réserves avaient été émises par le secteur, notamment par rapport aux taxis indépendants, et donc au sujet du support utilisé. Étaient concernés par cette réserve la bande adhésive ou magnétique et le fait que certaines voitures ne permettent pas le support magnétique à cause de la matière de leur carrosserie. Une autre réserve concernait le prix d'achat de la bande à damier. L'acquisition de cette bande est à charge du secteur et doit s'opérer par l'intermédiaire de l'administration. Alors que le prix demandé par l'administration est de 60 euros hors TVA, le prix du marché serait bien moindre ; on parle d'un montant de 25 à 40 euros, selon les modèles.

Il est important de préciser qu'environ la moitié des taxis bruxellois sont des taxis indépendants et que certains chauffeurs de taxis indépendants utilisent leur véhicule à des fins privées. Ils doivent donc pouvoir banaliser leur véhicule facilement, sans dégradation et à moindre coût lorsqu'ils ne travaillent pas. De plus, environ 15% des

chauffeurs de taxis paient leurs taxes de circulation afin d'utiliser leur véhicule à des fins privées.

Compte tenu de ce qui précède, en complément de la question d'actualité du 12 novembre et suite aux évolutions récentes, j'aimerais connaître le détail des réunions avec le secteur. Pourriez-vous m'exposer la nature des tractations, ainsi que les points d'accord et de désaccord ? Quelle est la portée juridique de l'accord sectoriel ?

Pourquoi avoir organisé une nouvelle réunion ? Que s'est-il passé ce matin lors de la réunion du comité consultatif ? Avez-vous reçu un bon accueil ? Y a-t-il eu un accord ou avez-vous reçu un mauvais accueil et une manifestation de désapprobation ?

Quelle réponse le gouvernement a-t-il apportée au choix du support latéral, compte tenu des demandes du secteur ? Qu'est-ce qui justifie le choix de la couleur noire, plutôt que bleue, par le gouvernement ? Est-on hostile au fait que la Région bruxelloise s'identifie clairement à son statut de capitale de l'Europe ? Le gouvernement défend-il la thèse qu'il faut confondre notre Région avec une autre ?

Quel est l'agenda précis des prochaines étapes dans la mutation des taxis et les obligations respectives de la Région et des taxis dans l'exécution de l'arrêté adopté le 28 octobre par le gouvernement ?

En conclusion, outre la question de la nature et du prix du support à damier, le fait d'opter pour le bleu et le jaune, les couleurs de Bruxelles et de l'Europe, est peut-être symbolique, mais touche les Bruxellois. C'est un sujet sensible et vous avez tort de ne pas en tenir compte.

Je m'interroge sur les propos de Philippe Moureaux sur RTL-TVI, le 14 novembre dernier. Il a déclaré : "Le gouvernement bruxellois n'a pas été très courageux". Il parlait explicitement des couleurs.

Le groupe MR s'étonne du choix purement politique opéré par le gouvernement le 28 octobre et espère qu'il reviendra sur sa décision. On peut toujours se tromper, mais persévérer dans l'erreur, cela devient une forme d'imbécillité.

*(Rumeurs)*



**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Het nieuwe sectorakkoord is een globale overeenkomst geworden over de tarifiering, extra inkomens en een betere zichtbaarheid. De maatregelen voor de rest van de legislatuur worden er duidelijk in bepaald. Met de financiële noden van de sector werd rekening gehouden.*

*Er werd een akkoord bereikt over een nieuwe visuele identiteit die de taxi's aantrekkelijker en zichtbaarder moet maken. De nieuwe identiteit, aangekondigd vanaf 1 januari 2011, voorziet in nieuwe bakens en bijkomende markering. Een band in dambordmotief zal op de volledige lengte van de twee zijanten van de voertuigen worden aangebracht. De band zal zelfklevend of magnetisch zijn. Het gewest komt financieel alleen tussen voor de bakens.*

*Voor de sector is een betere zichtbaarheid overbodig. De taxi's zijn zichtbaar genoeg. Ze hebben toegestemd omdat de aan te brengen banden ook magnetisch zijn en kunnen worden weggenomen door de chauffeurs die de wagens eveneens voor privé-doeleinden gebruiken.*

*Het zal echter onmogelijk blijken de optie van magnetische banden te behouden. De banden zullen blijkbaar niet gewoon geplaatst en dan weggehaald kunnen worden. Als ze dat wel zouden zijn, zou het diefstal in de hand werken. Ook kunnen de magnetische stroken niet op de deuren worden aangebracht, terwijl de overeenkomst duidelijk stelt dat de banden de volledige lengte van de wagen moeten bedekken.*

*Er zal een alternatief moeten worden gevonden dat de eisen van de sector respecteert.*

*Het sectorakkoord is een belangrijk precedent. Het zou spijtig zijn dat onenigheid over de zichtbaarheid tot conflicten leidt.*

*Ik benadruk dat het echt spijtig zou zijn dat voor een banale kwestie van kleur en motief een*

J'espère que le gouvernement veillera à préserver l'identité de notre Région. Je ne doute pas un instant qu'il aura la clairvoyance de se réorienter.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban pour son interpellation jointe.

**M. Jamal Ikazban.-** Le nouvel accord sectoriel se veut une approche globale intégrée et nécessaire au niveau des tarifs, des revenus supplémentaires, de l'amélioration de la mobilité et de la visibilité. Il fixe le cadre pour les mesures quantitatives et qualitatives à prendre pour le reste de la législature en cours. Il apporte de belles avancées, sur lesquelles je ne vais pas revenir. Les revendications du secteur quant à ses difficultés financières ont été entendues et je m'en réjouis.

Parmi les mesures à prendre, l'autorité et le secteur s'accordent notamment sur l'introduction d'une nouvelle identité visuelle, même si ce débat avait déjà eu lieu sous la précédente législature, afin de rendre les taxis bruxellois plus reconnaissables et plus attrayants, et d'augmenter la visibilité urbaine.

La nouvelle identité visuelle devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. En résumé, l'accord prévoit de nouveaux sputniks et un marquage supplémentaire, afin d'identifier clairement les véhicules. Le gouvernement et le secteur sont d'accord pour apposer sur toute la longueur des véhicules une bande à motif en damier de chaque côté du véhicule, faisant ressortir de manière visible le numéro du taxi. Cette bande sera adhésive ou magnétique. Aucune intervention financière de la Région n'est prévue pour cela, contrairement à ce qui été négocié pour les sputniks.

Cette mesure, censée améliorer la qualité du service, n'est pas en soi le cheval de bataille du secteur. Il la trouve inutile, considérant que les véhicules sont déjà suffisamment identifiables. Il y a des points plus urgents à traiter. Néanmoins, le secteur a marqué son accord, étant rassuré sur la possibilité d'utiliser une bande magnétique. Celle-ci permet aux chauffeurs qui utilisent leur véhicule à des fins personnelles après le service et payent la taxe ad hoc de pouvoir l'enlever à loisir. Cette solution avait le mérite de prendre en compte les revendications du secteur, du moins à ce moment de l'accord.

*historisch akkoord op de helling komt te staan. Het akkoord is er gekomen dankzij uw inspanningen en betekent een grote stap vooruit voor de sector.*

*Mijnheer de Patoul, het vraagt moed en eerlijkheid om ook op de positieve aspecten van het beleid durven te wijzen. Het systematisch in twijfel trekken en bekritisieren is veel gemakkelijker. U wil de discussie over de zichtbaarheid graag tot een communautair probleem opblazen, wat in onze huidige context volstrekt onverantwoord is.*

*Voorts schijnt het dat met betrekking tot het raadgevend comité, uw gesprekspartners de verzoeken van de sector niet echt vertegenwoordigen. Hebt u het akkoord getekend met ernstige vertegenwoordigers, gemachtigd door de sector?*

*U moet zeker zijn dat de personen met wie u onderhandelt hun afspraken ook zullen nakomen.*

*De echte problemen van de sector moeten worden aangepakt. Het debat over de kleur was zinvol op het ogenblik dat het ging over eenzelfde kleur voor alle taxi's. Eens het duidelijk is geworden dat die doelstelling onhaalbaar was wegens een te grote diversiteit aan uitbaters, moest er worden afgezien van het opleggen van ingewikkelde en zinloze verplichtingen. Als een taxi rondrijdt zonder de magnetische banden op zijn zijkanten, dan is het onmogelijk om met duidelijkheid te weten of die gevallen zijn, gestolen of beschadigd.*

*Mevrouw de minister, dankzij het akkoord dat u hebt bereikt, werd het vertrouwen in de sector hersteld. De belangrijkste punten zijn de regeling voor en de steun aan de sector, de strijd tegen de onzekerheid van het bestaan als taxichauffeur en de opleiding waar de chauffeurs recht op hebben.*

Néanmoins, pour des raisons techniques, il faut oublier cette possibilité. Dans la pratique, il est en effet difficile d'imaginer que l'on puisse placer ou retirer facilement des bandes de ce genre, et il faut également s'assurer que personne ne viendra le faire à votre insu ! En effet, l'accord précise que la bande à damier doit être fixée de phare à phare, or la bande magnétique ne peut être fixée sur les portières de certains véhicules.

En signant l'accord qui prévoit cette possibilité de bande magnétique, le secteur était rassuré quant à la situation de ses exploitants. Dans les faits, nous pouvons comprendre le ressentiment de certains. Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de trouver une solution alternative, afin de respecter l'esprit de l'accord qui devait régler cette question ?

La question de la visibilité des taxis devient un point de plus en plus épineux, qui risque de mettre à mal cet accord historique, qui contient des mesures nécessaires à la survie du secteur.

D'aucuns seraient d'ailleurs tentés de polémiquer de manière démagogique et de remettre cet accord et l'ensemble de ses avancées en cause. Mon collègue Philippe Close a déjà eu l'occasion de souligner au sein de cette commission qu'il serait vraiment regrettable, après le courage dont vous avez fait preuve, qu'un problème de couleur et de visibilité s'aborde un accord historique, qui représente de belles avancées pour le secteur. Il importe avant tout d'entendre le secteur.

En tant que parlementaires, notre rôle est d'interpeller et de contrôler, mais aussi de reconnaître les avancées positives, ce que je ne manque pas de faire ici. Vous avez réalisé des avancées importantes par rapport à votre prédécesseur, vous avez fait preuve de courage, vous avez négocié avec un secteur difficile et vous avez obtenu un accord historique qui a contenté tout le monde, puisqu'il a été signé.

M. de Patoul, il faut faire preuve d'honnêteté et avoir le courage de souligner ces aspects positifs et ne pas se contenter de polémiquer de manière démagogique. Vous faites partie de ceux qui voudraient transformer la question de la visibilité en problème communautaire, ce qui est tout à fait irresponsable dans le contexte des difficultés communautaires sérieuses que nous connaissons aujourd'hui. Le débat sur la couleur des taxis date

déjà de la législature précédente.

Il semblerait, notamment par rapport au comité consultatif, que se pose un problème de représentativité des personnes qui se trouvent autour de votre table. Il y a lieu de s'interroger sur les acteurs qui représentent le secteur. Les personnes avec lesquelles vous avez signé l'accord sont-elles des interlocuteurs sérieux, mandatés par le secteur ?

Si vous négociez avec des gens auprès desquels vous obtenez un accord signé, et qu'ensuite ces gens ne respectent pas les décisions prises ou effectuent une volte-face, il devient difficile d'avancer. Cela ne nous empêche pas de garder la raison et l'intelligence de mener cet accord à terme, même si nous savons que certains éléments vont peut-être se révéler perturbateurs.

L'essentiel, c'est de s'attaquer aux vrais problèmes du secteur des taxis. Le débat concernant la couleur en valait la peine lorsqu'il s'agissait d'uniformiser la couleur de tous les véhicules. À partir du moment où nous réalisons que ce n'est pas possible, pour de multiples raisons (la diversité des exploitants, le fait que les petits exploitants ne possèdent qu'un véhicule et qu'ils l'utilisent pour leur usage personnel), ce débat devient très compliqué. Il est dès lors vain de chercher des solutions alambiquées et des bricolages qui poseront inévitablement des problèmes. Prenons l'exemple des bandes à damier. Si le taxi ne les possède pas, il est impossible de contrôler si on les lui a volées, si elles sont tombées, si on les lui a arrachées... Il faut donc avoir l'intelligence et le courage de reconnaître quand une mesure n'est pas applicable.

L'essentiel, Mme la ministre, c'est ce que vous avez obtenu dans l'accord. Je vous en félicite. Vous avez restauré le respect à l'égard du secteur et rétabli le dialogue. J'ai nettement l'impression aujourd'hui que certains utilisent le problème de la couleur pour envenimer le débat et créer des dissensions.

Je me permets d'insister. Ce qui est primordial dans ce dossier, c'est la régulation et le soutien au secteur, la lutte contre la précarité du métier de chauffeur de taxi, ainsi que la formation que celui-ci doit recevoir. N'en déplaise à certains de mes collègues, ce secteur doit s'inscrire en complémentarité avec ce qui existe déjà en matière de transports publics.

*Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Ik onderschrijf de stelling van de heer Ikazban. Om een punt te zetten achter de zichtbaarheidskwestie wens ik er nogmaals op te wijzen dat het niet aanvaardbaar is hier een communautair probleem van te maken. Sommigen willen in elke kleurencombinatie een communautaire boodschap plaatsen. Ik ben het daar niet mee eens.*

*Er moet overleg worden gepleegd met betrekking tot de vertegenwoordiging van de sector. Ik heb gehoord dat bij het afsluiten van het sectorakkoord een deel van de sector niet vertegenwoordigd was. Deze namiddag hebben de taxichauffeurs trouwens gemanifesteerd op de Albert II-laan.*

*Mijn fractie beschouwt taxi's als een aanvulling op het openbaar vervoer binnen het gewest. U hebt dat trouwens zelf al meerdere keren bevestigd.*

*Discussion conjointe*

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Albishari.

**M. Aziz Albishari.-** Beaucoup de choses ont déjà été dites et je rejoins pour l'essentiel ce que mon collègue, M. Jamal Ikazban, vient de développer. À mon tour, je voudrais féliciter la ministre pour l'accord sectoriel qui vient d'être conclu. Il est historique et vous avez eu notre soutien à cet égard.

Pour clore ce débat une fois pour toutes, je voudrais revenir à mon tour sur l'identité visuelle et les couleurs jaune et noire qui indisposent une partie de cette assemblée. Quelles sont les causes de cette indisposition, si elles ne sont pas communautaires ? Pour la petite histoire, les couleurs jaune et rouge choisies jadis étaient liées au taxi de Gaston Lagaffe. Par conséquent, voir dans un choix de couleurs une motivation communautaire me semble peu pertinent. Certaines personnes semblent obsédées par les étendards et voudraient créer un nouvel étendard bruxellois à exhiber les grands jours ! Cela me dépasse !

Je voulais également m'inscrire dans la proposition de tenter de régler, via une réunion de concertation, la question de la représentativité du secteur. Nous parlons bel et bien ici d'un accord sectoriel, que vous nous avez présenté lors d'autres séances de cette commission. Or, nous avons entendu que les personnes présentes lors de la signature de cet accord sectoriel n'étaient pas toujours les plus représentatives du secteur et qu'une partie de ce dernier n'était pas représentée. D'ailleurs, en lisant un message qui vient de me parvenir, j'apprends que la presse fait état d'une grogne et d'une manifestation des taxis sur le boulevard Albert II, qui s'est déroulée ce midi.

Pour mon groupe, le taxi est un dispositif connexe, complémentaire à l'ensemble des dispositifs de transport en commun de la Région bruxelloise. Vous l'affirmez d'ailleurs à plusieurs reprises dans votre déclaration de gouvernement, et vous l'avez encore rappelé lors de la récente discussion budgétaire.

Mme la ministre, j'écouterai vos réponses avec attention.

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Dit dossier komt regelmatig opnieuw ter sprake. De vragen van vandaag gaan over het nieuwe uitzicht van de Brusselse taxi's.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer de Patoul, een betere zichtbaarheid van de taxi's in het stedelijk landschap is een element uit het regeerakkoord. Tijdens de vorige regeerperiode keurde de sector een voorstel af over een nieuwe visuele identiteit voor de taxi's. Tijdens de onderhandelingen over het sectorieel akkoord van 29 juli 2010, deed ze een tegenvoorstel, gebaseerd op het project uit de vorige regeerperiode. Ook de regering deed een tegenvoorstel, namelijk een dambordpatroon op de flanken van de voertuigen. Dit tegenvoorstel kwam in het sectorieel akkoord.*

*Een akkoord is een geheel, waaruit je niet zomaar zaken kunt weglaten. De taxisector wilde alleen de economische aspecten bespreken. Ik wilde het ook hebben over de kwaliteit van de dienstverlening, met de bedoeling de taxi als vervoermiddel te promoten. Ik werk trouwens ook aan een taxiplan, dat al deze aspecten zal omvatten.*

*Op 24 september 2010 heb ik de nieuwe identiteit voorgesteld aan vertegenwoordigers van de sector tijdens een vergadering van het adviescomité. Het comité gaf een gunstig advies over het dambordpatroon en de kleur ervan, op voorwaarde dat die niet alleen magnetisch bevestigd kan worden, maar ook geplakt. Die mogelijkheid heb ik aan het besluit toegevoegd.*

*Verskillende parlementsleden hebben de legitimiteit in twijfel getrokken van deze vertegenwoordigers van de sector. De recente gebeurtenissen hebben bij mij ook vragen opgeroepen.*

*In het adviescomité zijn acht of negen verenigingen vertegenwoordigd. Veel maatschappijen bestaan slechts uit één of twee man. Voor de regering is dat moeilijk werken. Ik moedig de sector aan om zich beter te organiseren. Dat zou de dialoog vergemakkelijken.*

*Ik werk liefst samen met representatieve verenigingen die de zaken ook kunnen uitleggen*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *Dans le cadre de ce dossier récurrent, vous m'interrogez aujourd'hui sur la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois.*

*(poursuivant en français)*

M. de Patoul, l'accord de gouvernement indique que nous voulons donner une meilleure visibilité aux taxis bruxellois dans le paysage urbain. Au cours de la précédente législature, une proposition avait déjà été faite pour donner une nouvelle identité visuelle aux taxis. Elle n'a cependant pas été approuvée par le secteur. Lors des tractations concernant l'accord sectoriel des taxis que j'ai pu conclure par un accord global le 29 juillet 2010, les acteurs du secteur ont fait une contre-proposition, basée sur l'identité visuelle imaginée lors de la précédente législature. Nous avons soumis une contre-proposition, à savoir une bande à damier sur les flancs du véhicule. Elle a été reprise dans l'accord sectoriel et tous les représentants du secteur des taxis ont signé cette convention le 29 juillet 2010.

Bien entendu, un accord forme un tout. On ne peut en garder les éléments qui nous agréent et rejeter les autres. Le secteur des taxis a exprimé sa volonté de n'aborder que le volet économique, dont les tarifs. J'ai souhaité y ajouter le volet de la qualité du service. En effet, les usagers des taxis ne sont plus seulement des gens qui travaillent, ce sont aussi les simples citoyens bruxellois et les touristes. J'ai donc voulu faire la promotion du taxi et travailler également sur le volet de la qualité. Je finalise d'ailleurs un plan taxis qui reprendra ces différents aspects.

Cette nouvelle identité a été concrétisée et présentée visuellement aux représentants du secteur le 24 septembre 2010, lors d'une réunion du comité consultatif pour les taxis, ceci sur proposition du secteur lui-même. Le comité consultatif a émis un avis positif sur la bande à damier et la couleur de celle-ci, à condition que la bande qui doit être apposée sur les flancs puisse être aussi bien adhésive que magnétique. C'est pourquoi j'ai ajouté cette disposition dans le projet d'arrêté. La bande magnétique n'a donc pas été refusée.

*aan hun leden. De EU vraagt de sectoren ook om zich te organiseren en een representatieve gesprekspartner te kiezen. Dat moet ook op gewestelijk niveau kunnen. Overigens hebben de meeste leden van het adviescomité mijn volle vertrouwen en zijn zij ook representatief, maar er zijn helaas uitzonderingen.*

*De regering heeft op 28 oktober de nieuwe visuele identiteit goedgekeurd. Ondertussen is een probleem aan het licht gekomen met de magnetische banden voor op de flanken. Moderne wagens zijn vaak in aluminium, zodat de banden niet blijven hangen. Er zijn ook chauffeurs die hun wagen voor privédoeleinden gebruiken en dus de banden gemakkelijk moeten kunnen verwijderen en terugplaatsen.*

*Vanmorgen kwam de adviesraad opnieuw bijeen om te praten over een nieuw voorstel: de banden met dambordpatroon komen alleen op de deuren en zullen bestaan uit uiterst kleine zuignappen, die geen schade veroorzaken wanneer ze verwijderd worden.*

*Na een jaar willen we de visuele identiteit evalueren. Binnenkort vergader ik daarover opnieuw met de adviesraad.*

*Ondertussen vond aan het Noordstation een manifestatie plaats. Een aantal mensen protesteerde tegen de eventuele nieuwe taximeters. Dit punt stond vanmorgen niet op de agenda. Mijn vertegenwoordiger heeft enkele manifestanten ontvangen en hen correct geïnformeerd over het sectorieel akkoord, waarna de gemoederen snel bedaard zijn.*

*Ik wil de taxichauffeurs en -uitbaters zo goed mogelijk inlichten over de visuele identiteit. Daarom organiseer ik een infosessie voor de sector (en niet enkel haar vertegenwoordigers) over de geschiedenis van het dossier, de technische aspecten en de voordelen van de vernieuwing.*

*Mijnheer de Patoul, de band op de flanken van de voertuigen kan dus ook zelfklevend zijn.*

*Verschillende studies hebben uitgewezen dat geel (meer bepaald mango) de meest zichtbare kleur is. Daar is niets communautairs aan. De kleur, en ook het dambord, zijn wijdverspreid in de taxiwereld.*

Plusieurs parlementaires ont soulevé la question de la légitimité des représentants du secteur des taxis. Après les événements qui se sont produits, je me la suis posée également.

Huit ou neuf associations sont représentées au sein du comité d'avis. Beaucoup de sociétés ne comptent qu'une ou deux personnes disposant d'un seul taxi. Pour un gouvernement, il est difficile de travailler de cette façon. Je vais tout mettre en oeuvre pour inciter le secteur à mieux s'organiser, car il m'est impossible de dialoguer avec une multitude d'interlocuteurs.

En tant que ministre responsable, je souhaite travailler avec des associations représentatives qui font aussi l'effort d'aller vers leurs membres et de leur donner des explications, en d'autres termes de jouer pleinement leur rôle d'intermédiaire entre la base et le pouvoir. C'est ainsi que travaille l'Union européenne, qui demande aux secteurs de s'organiser et d'avoir un interlocuteur représentatif. Je veux appliquer la même méthode au niveau régional. Cela ne signifie pas que j'ai perdu confiance. La plupart des membres du comité consultatif ont toute ma confiance et sont représentatifs. Malheureusement, d'expérience, je peux vous dire qu'ils en existe qui ne répondent pas à ces critères.

Lors du conseil des ministres du 28 octobre dernier, la nouvelle identité visuelle a été approuvée, telle que je vous l'ai décrite. Entre-temps, nous avons constaté certains problèmes posés par les bandes amovibles. Certains exploitants utilisent également leur véhicule à des fins privées et des études ont montré que les ailes des carrosseries modernes ne sont plus fabriquées en métal, mais en aluminium. Il est par conséquent impossible d'apposer des bandes magnétiques sur les ailes de ces véhicules.

Ce matin s'est tenue une nouvelle réunion du conseil consultatif pour les taxis. Une nouvelle proposition a été présentée : la bande à damier est limitée au portes du véhicule et le numéro du taxi est placé au-dessus de la roue en "static". Il s'agit d'un système de microventouses amovible, qui adhère à la carrosserie sans causer de dommages lorsqu'il est enlevé.

Il sera proposé de réaliser une évaluation approfondie de cette nouvelle identité visuelle après un an. Nous aurons très bientôt une deuxième

*Ik weet niet wat de sector er zou van vinden om de wagens blauw te schilderen, zoals u voorstelt. Wij hebben voor zwart gekozen omdat die kleur al veel voorkomt in de sector. De nieuwe visuele identiteit bevat trouwens ook de iris, het symbool van het Brussels Gewest.*

*Ik zal het dossier opnieuw aan de regering voorleggen en zal de sector informeren dat de nieuwe visuele identiteit in werking treedt vanaf 1 januari 2011, met een overgangperiode van zes maanden.*

*Het sectorieel akkoord houdt ook in dat de uitbaters de banden met dambordpatroon bekostigen en zelf rechtstreeks hun leverancier kunnen kiezen. De prijs zal afhangen van het gekozen materiaal.*

*De nieuwe visuele identiteit is beschermd en zal het gemakkelijker maken om de Brusselse taxi's te onderscheiden van andere. Zo kunnen we de taxi promoten als een aanvulling op het openbaar vervoer. Het akkoord omvat ook heel wat aspecten inzake promotie.*

*De nieuwe identiteit is erg belangrijk om de Brusselse taxi's herkenbaarder te maken en de illegale concurrentie van niet-Brusselse taxi's tegen te gaan. De klant moet weten welke taxi's legaal zijn. Illegale taxi's die op de aparte rijstroken rijden zullen ook erg in het oog springen.*

réunion à ce sujet avec le conseil consultatif.

Entre-temps, une manifestation s'est déroulée à la gare du Nord. Des personnes vraisemblablement mal informées ont exprimé leur mécontentement au sujet de l'accord sectoriel qui a été conclu et ont formulé des objections quant aux éventuels nouveaux taximètres. Cet élément n'était pourtant pas du tout inscrit à l'ordre du jour de la réunion de ce matin. Une délégation de manifestants a été reçue par mon représentant. Les esprits se sont rapidement calmés lorsque les manifestants ont reçu les informations correctes et des explications précises sur l'accord sectoriel et la nouvelle identité visuelle.

Je souhaite informer au mieux les chauffeurs et exploitants de taxis en ce qui concerne cette nouvelle identité visuelle. C'est pourquoi j'organiserai une session d'information afin de communiquer au secteur - et pas seulement à ses représentants - l'historique du dossier, les aspects techniques et les avantages de cette nouvelle identité visuelle. Cette rencontre ne sera pas organisée en une fois, afin de créer les bonnes conditions d'un échange de vues.

M. de Patoul, j'ai déjà répondu à votre deuxième question. La bande placée sur les flancs du véhicule pourra aussi bien être adhésive que magnétique.

En réponse à votre troisième question, je peux vous communiquer que plusieurs études et recherches ont démontré que la couleur jaune - mangué en l'occurrence - est la plus visible. Il ne faut y voir aucun lien communautaire. La couleur peut en effet être considérée comme plus ou moins universelle dans le monde des taxis, tout comme le damier qui y est également une référence.

Je ne sais pas quelle serait la réaction des chauffeurs de taxis si on leur demandait de peindre leur véhicule en bleu, couleur de l'Europe et de la Région bruxelloise, comme le suggère M. de Patoul. Le noir est une couleur très répandue dans le secteur, ce qui explique notre choix. En outre, la nouvelle identité visuelle inclut également l'Iris, le symbole de la Région, afin de garantir l'identité bruxelloise.

Je présenterai à nouveau ce dossier au gouvernement et j'informerai le secteur du fait que la nouvelle identité visuelle entrera en vigueur le

1<sup>er</sup> janvier 2011, avec une période de transition de six mois pour les exploitants. Cela leur permettra de se conformer à la nouvelle réglementation.

Dans l'accord sectoriel, il a également été convenu que la bande à damier est à charge des exploitants, qui pourront choisir leur fournisseur. Ils ne devront donc pas passer par l'administration pour s'équiper. Le prix dépendra du choix du matériel, adhésif ou magnétique, le magnétique étant un peu plus cher.

La nouvelle identité visuelle est protégée. Avec la bande à damier et le nouveau spoutnik, il sera plus facile de distinguer les taxis bruxellois des autres, non bruxellois ou pirates. Le but est de promouvoir le secteur des taxis bruxellois, complémentaire aux transports en commun. L'accord que nous avons passé englobe aussi beaucoup d'aspects liés à la promotion de ce secteur. Notre action se fait dans l'intérêt des taxis.

Je pense avoir déjà répondu à plusieurs questions de M. Ikazban.

Je tiens à souligner l'importance de cette nouvelle identité visuelle. Nous voulons vraiment renforcer la présence des taxis bruxellois, permettre aux clients de les reconnaître facilement, afin d'endiguer la concurrence illégale des taxis non bruxellois. Les informations qui seront accessibles aux stations de taxis comprendront une description du taxi bruxellois, qui est le seul taxi légal en Région de Bruxelles-Capitale. Il est important que le client sache à quoi s'en tenir. Par ailleurs, lorsqu'un véhicule circulera sur une bande en site propre rendue accessible aux taxis, il sera rapidement identifié en tant que taxi bruxellois ou non par nos contrôleurs.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul.**- J'ai encore quelques interrogations quant à ce dossier, étant donné la manifestation des taxis d'aujourd'hui. Nous nous trouvons vraiment à l'avant-scène de l'actualité, puisque nous précédon même les questions d'actualité ! La tenue de cette manifestation indique que la réunion de ce matin semble s'être clôturée sur une absence de réponse et sur un désaccord.

Je ne vois donc plus très bien où l'on en est dans les zones d'accord. Vous remettez en cause le caractère

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul** (*in het Frans*).- *Ik heb nog vragen bij dat dossier. De betoging van vandaag toont aan dat er nog geen akkoord is.*

*U trekt het representatieve karakter van de onder-tekenaars in twijfel, maar het akkoord is, dacht ik, toch ondertekend door verschillende beroepsverenigingen.*

*U hebt het over een beperking van de banden vooraan aan de wagen. De vraag is of de strips dan*



*nog tot iets dienen.*

*Ten slotte hebt u het over de zichtbaarheid van de taxi's. Terzake moeten we een globale politiek voeren en niet alle richtingen uitgaan. De kleur van de trams veranderen van geel in grijs heeft bijvoorbeeld geen enkele zin. Het beleid moet coherent zijn*

*Hoever staat het met het besluit van 28 oktober 2010? Wordt het wel uitgevoerd? Hoe zit het met de timing? De situatie is nog steeds onduidelijk omdat er tegenwind is vanuit de sector.*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, u hebt het veel beter gedaan dan uw voorganger door een historisch akkoord af te sluiten. Ik beklaag echter de administratie, die alles zal moeten analyseren en controleren.*

*Er bestaan erg mooie dambordpatronen, die de markeringen en standplaatsen voor de taxi's zichtbaarder kunnen maken. Dat is belangrijk voor slechtziende klanten.*

*De huidige polemiek biedt u de kans om de representativiteit van de sector te verhogen. U moet er zeker van kunnen zijn dat de mensen met wie u onderhandelt minstens 85% van de sector vertegenwoordigen.*

représentatif des signataires de l'accord. Or, je suppose que ce document a été signé par plusieurs associations du secteur. Je suis donc quelque peu étonné par cette réaction.

Vous évoquez également une restriction des bandes adhésives latérales sur les portes avant du véhicule. On peut donc se demander si elles servent encore à quelque chose.

Enfin, vous parlez de la visibilité des taxis. Certes, on peut jouer sur les couleurs, mais soit on mène une politique globale d'image de marque de la Région et on valorise ce que cette dernière représente, soit on n'a aucune politique globale et on va dans tous les sens. Changer la couleur jaune des trams en gris n'a, par exemple, aucun sens ! Il faut donc plaider pour un peu de cohérence et pour la mise en oeuvre de certaines politiques. En effet, lorsqu'on parle de visibilité des voitures noires, c'est assez contradictoire ! Cette absence de cohérence est assez surprenante.

Enfin, qu'en est-il de l'arrêté du 28 octobre dernier pris par le gouvernement ? Sera-t-il, oui ou non, mis en oeuvre purement et simplement ? Quel sera le calendrier des opérations futures ? Un certain flou règne en la matière, puisqu'on ressent un désaccord clair du secteur, ainsi qu'une piètre communication. Suite à vos réponses, ce ressenti subsiste.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** Je voudrais simplement réaffirmer ce que moi-même et d'autres collègues, notamment M. Close, ont déjà dit ici. Mme la ministre, j'ai commencé par vous féliciter pour cet accord historique. Vous avez fait beaucoup mieux que votre prédécesseur. Sur le terrain, ce casse-tête est toutefois inapplicable. Je plains votre administration, qui va devoir surveiller, analyser et contrôler tout cela.

J'ai croisé les chauffeurs de taxi lorsque nous avons fait notre nuit budgétaire. Ils nous ont fait part de leurs difficultés. Consacrer des moyens au marquage et au respect des emplacements pour taxis serait bien plus nécessaire, pour la clientèle, pour les personnes à faible acuité visuelle... Il existe des motifs à damier très beaux et très

*De heer de Patoul heeft gelukkig niet al te veel de communautaire kaart gespeeld. Daar ligt de taxisector niet van wakker. Trouwens, de Brusselse FDF-schepenen dragen toch ook een sjerp in geel en zwart.*

*(Gelach)*

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).*- *Daarover zal nog een voorstel ingediend worden.*

*(Rumoer)*

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Het is nog erger dan ik dacht!*

*(Rumoer)*

*Het geel en zwart van de sjerpen zijn niet de Vlaamse kleuren, maar de Brabantse!*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** *(in het Frans).*- *Brabant bestaat niet meer!*

**De heer Serge de Patoul** *(in het Frans).*- *We moeten coherent zijn. Dit is het Brussels Gewest. U zult zien dat er een voorstel zal ingediend worden.*

**Mevrouw de voorzitter.**- *Mevrouw Grouwels heeft het woord.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *De betoging bracht een zestigtal mensen op de been die tegen elke vorm van regulering zijn,*

*voyants.*

Puisque polémique il y a, saisissez l'opportunité de faire de ce problème quelque chose de positif. Mettez de l'ordre dans la représentativité du secteur. Je voudrais vous donner un simple conseil : il faudrait peut-être fixer un seuil de représentativité. Quand vous négociez, vous devez être sûre de le faire avec l'ensemble du secteur, ou au moins avec 85% de celui-ci. Sinon, vous allez vous retrouver avec des manifestations ou des problèmes tels que les a évoqués M. de Patoul.

Puisque M. de Patoul n'y a guère fait allusion dans sa réplique - et je l'en remercie -, je ne vais pas trop insister sur cette fausse polémique qui a été montée autour d'aspects communautaires qui n'existent pas. Ce ne sont pas les vrais problèmes des taxis. Il faut arrêter de faire croire qu'il s'agit des couleurs de la Flandre. Si le débat en était là, il faudrait être cohérent et demander aux échevins FDF à Bruxelles de jeter leurs écharpes scabinales, qui sont justement en jaune et noir !

*(Rires)*

**M. Serge de Patoul.**- *Vous allez voir. Une proposition va être déposée.*

*(Rumeurs)*

**M. Jamal Ikazban.**- *C'est beaucoup plus grave que je ne le pensais !*

*(Rumeurs)*

*Le jaune et noir des écharpes scabinales, ce ne sont pas les couleurs de la Flandre, mais du Brabant !*

**Mme Béatrice Fraiteur.**- *Il n'y a plus de Brabant !*

**M. Serge de Patoul.**- *Il faut être cohérent. Nous sommes la Région bruxelloise. Vous verrez qu'une proposition sera déposée. Vous pourrez la cosigner !*

**Mme la présidente.**- *La parole est à Mme Grouwels.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- *La manifestation rassemblait une soixantaine de participants. Ceux-ci sont opposés à toute mesure, y*

*zelfs tegen tariefverhoging en misschien zelfs tegen controles. Ik heb dus vragen bij hun representativiteit.*

*Ik voel me gesteund door de leden van de adviescommissie, maar ben van oordeel dat hun aantal moet worden opgetrokken.*

*De vergadering van deze voormiddag is nog niet afgesloten. Naast een fundamentele aanpak wensen we ook het technische probleem verder op te lossen.*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul (in het Frans).-** *U hebt niet geantwoord op de vraag hoe het met dat besluit staat. Ik vraag, zoals de socialisten, om wat daadkrachtiger op te treden.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Naar aanleiding van de interpellaties wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door de heer Serge de Patoul.

(zie bijlage blz. 99)

*(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het gebrek aan overstap-parkings aan de metrohaltes".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,**

**betreffende "de overstapparkings".**

compris l'augmentation des tarifs. Peut-être sont-ils également opposés aux contrôles ! Après cet incident, je m'interroge sur leur représentativité. Je me sens toutefois soutenue par une partie importante de cette commission dans ma volonté d'agir. Selon moi, le seuil minimal d'adhérents au comité consultatif devrait être revu à la hausse.

La réunion que nous avons tenue ce matin avec ledit comité n'est pas terminée. Elle le sera lors de la prochaine séance. Bien entendu, M. de Patoul, notre intention est de travailler sur les deux portes. Nous voulons résoudre le problème technique qui s'est posé.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. de Patoul.

**M. Serge de Patoul.-** Je n'ai pas reçu de réponse à propos de l'utilisation de l'arrêté. En conclusion, je me bornerai à me référer au maître à penser du parti socialiste bruxellois, qui demande au gouvernement de faire preuve d'un peu de courage dans ce dossier.

**Mme la présidente.-** En conclusion des interpellations, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par M. Serge de Patoul.

(voir annexe p. 99)

*(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

#### **INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "l'absence de parkings de dissuasion aux stations de métro".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,**

**concernant "les parkings de transit".**

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Een tijdje geleden toonde een reportage in de Brusselse media hoe moeilijk pendelaars die vanuit het Pajottenland komen en in Anderlecht op het Brusselse metronet willen overstappen, het hebben om hun auto kwijt te raken op een parking in de buurt van een metrostation. De overstapparking aan metrostation Erasmus is daar een schoolvoorbeeld van. Reglementair parkeren kost er 2.160 euro voor 240 dagen per jaar. En dan moet men de auto 's middags ook nog eens verplaatsen.

Steeds meer gemeenten, in Vlaanderen maar ook in Brussel, zoals de gemeente Anderlecht, voeren een actief beleid om pendelaars te ontmoedigen om hun auto overdag in de buurt van een metrostation te parkeren. Dit doen ze onder meer door betaalautomaten te plaatsen die maximaal 4,5 uur parkeren toestaan, of nog door blauwe zones in te voeren en een hoge toegangsprijs voor de overstapparkings te hanteren.

Dit beleid van onder meer de gemeente Anderlecht valt nauwelijks te rijmen met de doelstellingen van het gewest inzake multimodaal vervoer. Het gewest streeft ernaar om zoveel mogelijk auto's uit de binnenstad te houden. Dat kan enkel door mensen tijdig de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken.

We moeten in het achterhoofd houden dat het hier gaat om mensen die bereid zijn om het openbaar vervoer te nemen en die dus ook helemaal niet met de auto tot in het centrum willen rijden. Zij worden helaas de dupe van het feit dat de verschillende overheden er niet in slagen om echt multimodaal vervoer aan te bieden. Multimodaal vervoer werkt immers pas als de overstappen zo vlot mogelijk en zonder hinder verlopen. En dat is niet het geval wanneer er buitensporige extra kosten aan verbonden zijn of frustrerende zoektochten naar parkeergelegenheid.

Opnieuw blijkt uit dit verhaal dat er een gebrek aan overleg is, zowel met Vlaanderen als met de Brusselse gemeentes, waardoor de grote invalswegen van het gewest lopen. In de marge van het verhaal is gebleken dat u samen met uw Vlaamse collega Crevits de optie van kleinere overstapparkings aan het onderzoeken bent. Die zouden een

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Les navetteurs éprouvent de plus en plus de difficultés à trouver une place de stationnement pour leur voiture à proximité des stations de métro bruxelloises.*

*La commune d'Anderlecht, dont l'exemple est de plus en plus suivi par d'autres communes, mène une politique active pour dissuader les navetteurs de garer leur voiture aux alentours de ses stations de métro pendant la journée.*

*Cette politique s'inscrit totalement à contre-courant des objectifs régionaux en matière de transport multimodal, qui visent à débarrasser un maximum le centre-ville des voitures, en encourageant l'utilisation des transports en commun.*

*Les personnes qui sont prêtes à abandonner leur véhicule à proximité d'une station de métro pour poursuivre leur trajet en transports en commun sont confrontées à cette incohérence et à cette incapacité des différents pouvoirs publics à offrir un transport multimodal digne de ce nom.*

*En marge de l'exemple anderlechtois, qui témoigne un fois de plus d'un manque de concertation avec la Flandre et les communes bruxelloises, il s'est avéré que votre collègue Mme Crevits et vous-même examinez la possibilité d'aménager de petits parkings de dissuasion.*

*Il faut espérer que vous opterez pour le développement d'un réseau de parkings de dissuasion à proximité des carrefours de transports publics qui sont plus profondément implantés dans l'hinterland bruxellois. Cela permettrait de débarrasser le centre-ville de milliers de véhicules et d'améliorer le confort de déplacement de milliers de navetteurs.*

*L'étude de faisabilité menée par votre prédécesseur sur l'augmentation du nombre de parkings de dissuasion a-t-elle débouché sur des mesures concrètes? Nonobstant les difficultés de financement que nous connaissons, le gouvernement pourrait réaliser une série d'investissements ciblés, là où le besoin s'en fait le plus sentir.*

oplossing kunnen bieden. Wij hopen dan ook dat u beiden snel werk zult maken van dat soort projecten.

Wij hopen echter ook dat er geopteerd wordt voor de uitbouw van een netwerk van overstapparkings rond openbaar vervoersknooppunten die veel dieper in het Brusselse hinterland liggen, namelijk achter de Ring. Samen met de uitbouw van een aantal projecten in Brussel, zoals rond metrohalte COOVI of aan parking C, zou dit een heel belangrijke eerste stap zijn om duizenden wagens uit het centrum te weren, maar ook om het vervoerscomfort van duizenden pendelaars er een stuk op vooruit te helpen.

Wat is er concreet gebeurd met de resultaten van de haalbaarheidsstudie die door uw voorganger werd uitgevoerd in verband met de vergroting van een aantal overstapparkings? Volgens die studie zou het mogelijk zijn om de bestaande 1.240 plaatsen aan Heizel, Roodebeek, Kraainem, Delta, COOVI en Vorst uit te breiden tot 5.250 - plaatsen. Het probleem is de financiering, maar misschien moet de regering overwegen om toch een aantal gerichte investeringen te doen, daar waar de nood het hoogst is.

Werden er de afgelopen drie jaar extra overstap-parkeerplaatsen gerealiseerd? Zijn er daarvoor nog concrete plannen tijdens deze legislatuur?

Zal er nog iets gebeuren met de resultaten van de haalbaarheidsstudie?

Heeft de regering al overleg gepleegd met de gemeente Anderlecht over het parkeerbeleid van die gemeente rond de metrostrations die op haar grondgebied liggen?

**De voorzitter.-** De heer Özkara heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Emin Özkara (in het Frans).- Volgens de laatste versie van het Iris 2-plan zal het auto-verkeer tegen 2018 met 20% afnemen. In het strategisch plan voor Openbare Werken en Vervoer 2014-2020 wordt echter zeer weinig aandacht besteed aan maatregelen om de toegang van auto's tot het gewest te beperken.**

*Een groot aantal in Brussel circulerende wagens*

*Des places de parking de dissuasion supplémentaires ont-elles été créées au cours des trois dernières années? Avez-vous encore des projets concrets en ce sens au cours de cette législature?*

*Le gouvernement a-t-il déjà discuté avec la commune d'Anderlecht de la politique de stationnement qu'elle mène aux alentours des stations de métro situées sur son territoire?*

**M. le président.-** La parole est à M. Özkara pour son interpellation jointe.

**M. Emin Özkara.-** Dans l'ultime version du Plan Iris 2, il est question de réduire la circulation automobile dans la Région bruxelloise de 20% en 2018 par rapport à 2001. Nous ne pouvons qu'encourager le gouvernement dans cette perspective. Cependant, en lisant le plan stratégique travaux publics et transports 2010-2014, j'ai été interpellé par le peu de place consacrée aux dispositifs limitant l'accès des voitures dans la

*behoren toe aan pendelaars. Transitparkings in de nabijheid van het openbaar vervoer bieden een degelijk alternatief. In Frankrijk zijn transitparkings een succesvolle strategie om het autoverkeer uit de stadscentra te weren.*

*Hoeveel transitparkings zijn momenteel in gebruik aan de grenzen van het gewest? Komt er een strategisch plan dat zal worden toegespitst op transitparkings? Zal er worden geopteerd voor publiek-private samenwerkingen? Staat al vast waar nieuwe parkings zullen worden gebouwd?*

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *Het Bureau heeft onze drie interpellatieverzoeken over dit onderwerp geweigerd omdat de vraag reeds was gesteld. Op mijn uitvoerige vraag over hetzelfde onderwerp heeft de heer De Lille wel heel beknopt geantwoord. Ik wil een gelijke behandeling als mijn collega's, wiens interpellatieverzoek*

Région de Bruxelles-Capitale.

En effet, comme vous le savez, une partie significative de la circulation automobile en Région bruxelloise est imputable aux navetteurs. Dès lors, pour limiter au maximum la circulation automobile à Bruxelles, il me semble primordial de leur proposer des alternatives convaincantes à la voiture en limitant l'accès au centre-ville. Les navetteurs doivent avoir la possibilité de trouver des parkings de transit proches des transports en commun, afin de pouvoir se rendre plus facilement à leur lieu de travail.

En France, plusieurs villes limitent l'accès à leur centre-ville et mettent en place des parkings de transit en périphérie, à proximité des transports en commun. Strasbourg en est le plus bel exemple. Cette solution permet de désengorger le centre-ville. Ce faisant, des parkings de transit proches des transports en commun performants contribuent significativement à réduire la pression automobile en ville.

Combien de parkings de transit sont-ils actuellement opérationnels aux frontières régionales ? Qu'en est-il d'une étude de faisabilité sur l'introduction de billets combinés de parkings de transit et de transports en commun ? Envisagez-vous de mettre en place une stratégie spécifique sur la question des parkings de transit, car c'est un sujet central dans la volonté de diminuer la pression automobile en Région bruxelloise ? Dans votre plan stratégique travaux publics et transports 2010-2014, il est question de développer les parkings de transit, éventuellement par le biais de partenariats public-privé. Quel est l'état d'avancement de cette question ? A-t-on déjà déterminé les endroits pour l'implantation de ces parkings ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Je m'étonne que cette interpellation ait pu être déposée. On nous a refusé trois interpellations lors de ce Bureau, pour la simple raison que la question avait été abordée dans le cadre de la discussion du Plan Iris 2. J'avais alors adressé une très longue question à M. Bruno De Lille concernant ces mêmes parkings de transit

wel wordt behandeld.

**De heer Aziz Albishari** (in het Frans).- *U wordt door vijf leden van uw fractie vertegenwoordigd in het Bureau.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *U ook.*

**De voorzitter.**- We zijn hier in vergadering niet in het Bureau. Gelieve uw vraag nu te stellen.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (in het Frans).- *Ik wil u slechts op de hoogte brengen van mijn bezorgdheid.*

*Als we de cijfers toetsen aan het grondige verslag van de FOD Mobiliteit in verband met het GEN-project, dan blijkt dat het mathematisch onmogelijk is om de doelstellingen voor transitparkings die het Iris 2-plan vooropstelt, te halen.*

*Het federale verslag gaat uit van een capaciteit van 21.410 plaatsen op de transitparkings in de twee Brabantse provincies. Volgens het Iris 2-plan hebben de parkings binnen het gewest een capaciteit van 16.200 plaatsen. De totale capaciteit van alle parkings komt dus neer op 37.610 plaatsen. Een stijging met 20% van het aantal pendelaars die per trein reizen zou parkeerplaatsen voor 133.000 personen vereisen, wat neerkomt op 17% van de 365.000 pendelaars en overeenstemt met de doelstelling van 20% zoals aangekondigd in het Iris 2-plan. Volgens de heer De Lille is het onwaarschijnlijk dat zoveel mensen hun auto zullen laten staan. Ik ben het daarmee eens.*

*Niettemin zal een deel van de extra reizigers inderdaad de auto gebruiken en behoefte hebben aan overstapparkings. Een percentage onder de 25% is niet realistisch. Nieuwe besprekingen met de andere gewesten staan op de agenda om de mogelijkheden bij onze bureaus te bekijken. Maar zelfs indien er 5.000 plaatsen bijkomen, wat neerkomt op de helft van wat beide Brabantse provincies kunnen aanbieden, dan komen we nog capaciteit tekort.*

et de dissuasion. J'avais reçu de sa part une réponse réduite à la portion congrue. Je comprends évidemment la volonté de mes collègues d'aborder à nouveau cette question, mais j'aimerais être traitée de la même manière. En l'occurrence, je ne pense pas que cela a été le cas à cette occasion.

**M. Aziz Albishari.**- Votre groupe politique compte cinq représentants au sein du Bureau, Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Vous en avez tout autant que nous.

**M. le président.**- Nous ne sommes pas au Bureau. Veuillez poser votre question.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Je voudrais vous faire part de mes préoccupations, comme je l'avais fait en m'adressant à M. Bruno De Lille il y a quinze jours.

Lorsqu'on les confronte aux chiffres du rapport du SPF Mobilité et Transports, qui est l'oeuvre des quatre bureaux d'étude nommés dans le cadre du projet RER, les objectifs d'Iris 2 en matière de parkings de dissuasion sont mathématiquement impossibles à atteindre. Ce rapport a fait l'objet d'un suivi par le groupe de travail technique, qui comprend l'ensemble des experts détachés par les trois Régions, le pouvoir fédéral, la SNCB, Infrabel et les opérateurs publics de transports en commun régionaux.

Pour rappel, la capacité de parkings prévue dans les deux provinces de Brabant est de 21.410 places selon le rapport fédéral. La capacité de parkings à l'intérieur de la Région est de 16.200 places, selon Iris 2. Le total de la capacité de tous les parkings s'élève donc à 37.610 places. J'avais avancé qu'une augmentation de 20% de navetteurs en train impliquerait de réfléchir à l'organisation du parking pour 133.000 personnes, soit 17% des 365.000 navetteurs, ainsi qu'aux objectifs d'Iris 2 d'augmentation de 20%. M. De Lille avait répondu qu'on ne pouvait envisager le fait qu'autant de personnes utilisent le train ou abandonnent leur voiture. C'est exact.

Mais nous devons imaginer qu'une partie de ceux-ci laisse leur voiture, soit dans un parking de dissuasion à l'intérieur de la Région, soit à l'extérieur de celle-ci. Sinon, il y aura un trop grand

*De enige mogelijkheid om aan het structurele capaciteitsstekort tegemoet te komen, is het inzetten van busnetwerken. Hoe zal de samenwerking met uw federale en regionale partners verlopen? Ik veronderstel dat u het belang van een busnetwerk hebt besproken. Ideaal zou dat netwerk binnen de twee Brabantse provincies actief moeten zijn.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *In ons gewest is er ruimte tekort. Voor veel mensen is het moeilijk om een dak boven hun hoofd te vinden. Zijn transitparkings voor de auto's van de pendelaars echt belangrijk genoeg om er onze kostbare ruimte mee op te vullen?*

*Het doel van het GEN-netwerk is de pendelaars die met hun auto tot aan de ring rijden door Brussel te vervoeren. Maar 50% van het fijn stof dat we inademen komt van de ring. Er moet dus vermeden worden dat auto's tot aan de ring rijden. Het GEN-netwerk schiet zijn doel voorbij.*

*Brussel moet de gevolgen van de stedenbouwkundige blunders van Vlaanderen en Wallonië niet dragen. Die gewesten bouwen op de meest verafgelegen plaatsen, zonder in verbindingen met het openbaar vervoer te voorzien. Daarna komen al die*

nombre de navetteurs dont l'intermodalité ne sera pas prise en compte. Il ne faudrait pas que ce soit moins de 25%, sinon ce ne serait plus réaliste du tout.

De nouvelles concertations avec les homologues régionaux flamands et wallons sont prévues en vue de voir quels efforts sont possibles chez nos voisins. Toutefois, même avec des augmentations respectives de 5.000 places, soit la moitié de ce que chacune des provinces de Brabant prévoit actuellement, il y aurait encore un déficit net de capacité.

En conclusion, nous en revenons à la question incontournable des lignes de rabattement, seul outil indispensable pour amortir le déficit structurel des capacités de transit prévues. Sur ce point, je m'associe aux questions posées par mes collègues sur ce que vous pensez être possible dans l'état actuel des choses. J'espère que vous serez ambitieuse au point de permettre à Iris 2 d'avoir véritablement un effet sur la mobilité à Bruxelles. Comment comptez-vous vous organiser avec vos partenaires régionaux et fédéraux ? J'imagine que vous ne manquerez pas de rappeler à quel point ces lignes de rabattement sont importantes. L'idéal serait de créer un véritable réseau de ces lignes, capable d'irriguer l'ensemble des deux provinces de Brabant.

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

**Mme Céline Delforge.-** Ce n'est pas une découverte : ce qui est rare est cher, et dans notre Région, ce qui est rare, c'est l'espace. On en cherche d'ailleurs beaucoup pour construire des logements. À Bruxelles, beaucoup de gens n'ont pas de toit ou rencontrent d'énormes difficultés à en trouver un. Il est vrai aussi que d'autres ont des problèmes pour trouver une place de parking ! Tout d'abord, je pense donc qu'il serait important d'évaluer la pertinence de l'aménagement de parkings pour les voitures des navetteurs qui viennent tous les jours travailler à Bruxelles en regard de la rareté de notre espace. La question de ce choix mérite d'être posée.

Ensuite, Mme d'Ursel a parlé du RER. L'intérêt de celui-ci serait que les personnes cessent de venir en voiture jusqu'à Bruxelles. Qu'elles viennent jusque Delta, aux portes de la Région, pour ensuite monter



*bewoners met hun auto de Brusselse lucht vervuilen.*

*Transitparkings zijn geen mirakeloplossing, ze verplaatsen enkel het probleem. Het GEN-netwerk moet er komen, het is de enige verbindingsmogelijkheid voor mensen die van buiten het gewest met het openbaar vervoer naar Brussel komen.*

*Voor de pendelaars die op ver uiteengelegen plaatsen wonen waar het moeilijk is om openbaar vervoer te regelen, kan carpooling een oplossing bieden. Gemiddeld reizen per auto één à twee inzittenden, terwijl er in de meeste auto's plaats is voor vier.*

*Het plaatsen van transitparkings binnen de grenzen van ons gewest is in strijd met ons mobiliteitsbeleid. Het zou ook het MIVB-net overbelasten. Die parkings zijn de verantwoordelijkheid van de gewesten wiens bewoners naar Brussel pendelen.*

dans un métro ne résoudra cependant rien ! Environ 50% des particules fines que nous respirons dans cette Région viennent du ring. Il ne faut donc tout simplement pas que les voitures arrivent jusqu'au ring. En termes de mobilité, cela signifie que la moitié du travail est vain !

Enfin, je pense que Bruxelles ne peut pas assumer toutes les erreurs d'urbanisation de la Flandre et de la Wallonie. Il est évident que ces Régions ont le droit de construire des lotissements un peu partout de manière dispersée, mais elles ne peuvent pas ensuite nous demander à nous, qui essayons de densifier et d'avoir une conception un peu plus rationnelle de l'espace, d'accueillir dans nos poumons les conséquences de leur politique. Il ne faudrait donc pas considérer le parking de transit comme la recette miracle pour les personnes qui viennent en voiture. Aujourd'hui, elles entrent dans la Région, demain elles stationneront aux portes de la Région, en utilisant des parkings (payants ou non) pour ensuite emprunter le réseau de la STIB. Il est nécessaire que le projet du RER soit mis en place, car lui seul permettrait aux personnes habitant en dehors de la Région de ne plus se déplacer en voiture que jusqu'à la station de transport en commun la plus proche de chez eux.

Quand j'entends Mme d'Ursel s'inquiéter du nombre de places globales, j'ai envie de lui répondre que ce n'est pas à la Région bruxelloise de se sacrifier pour les erreurs des Régions voisines. N'oublions pas, par ailleurs, que le covoiturage existe. Il n'est pas utopique d'imaginer que, dans les quartiers où la dispersion ne permet pas l'organisation de transports en commun, la généralisation du principe de covoiturage soit possible, même si cela implique pour ces habitants de côtoyer d'autres personnes. Nous avons rappelé tout à l'heure que les voitures étaient occupées par 1,2 personne en moyenne, alors qu'elles offrent la plupart du temps quatre places.

Nous n'allons tout de même pas sacrifier l'espace de notre Région aux parkings de transit. Cela ne peut en aucun cas tenir lieu de politique de mobilité pour notre Région. Nous devons continuer à nous battre pour le RER, pour que ces parkings de transit soient gérés en amont, par et dans les Régions qui ont choisi de maintenir une politique de dispersion de l'habitat. Proposer des parkings de transit aux frontières de la Région ne fera qu'engorger le réseau de la STIB sur des axes déjà surchargés.

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

**De heer Jef Van Damme.-** We moeten een onderscheid maken tussen de overstapmogelijkheden dichtbij Brussel en die op grotere afstand, bijvoorbeeld voor mensen die met de trein komen. Dichtbij Brussel zijn de mogelijkheden om over te stappen op het openbaar vervoer ontoereikend. Er is behoefte aan transitparkings op de grens tussen het Brussels en het Vlaams Gewest. Of de parkings uiteindelijk in Vlaanderen of in Brussel komen te liggen, heeft weinig belang.

Een belangrijk punt is dat de huidige transitparkings niet goed worden beheerd. Waarom concentreren we ons op de dure aanleg van nieuwe parkings terwijl er reeds parkings beschikbaar zijn? De vorige minister heeft het initiatief genomen om de parkings te omheinen. Er was een akkoord met de MIVB om de toegang te beperken tot gebruikers met een Mobib-kaart, zodat de parkings uitsluitend ten dienste zouden staan van pendelaars.

*(Opmerkingen)*

De Mobib-kaart is nu in voege en het is dus technisch gezien perfect mogelijk om de toegang tot de parking te beperken tot pendelaars. Momenteel worden deze parkings niet gebruikt door mensen die overstappen op openbaar vervoer, maar door automobilisten die hun auto er de hele dag laten staan. Roodebeek is daar een mooi voorbeeld van: de parking wordt vooral gebruikt door mensen die gaan winkelen. De toegang tot de parkings beperken, kan op korte termijn de situatie sterk verbeteren.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Men kent in grote lijnen de filosofie die achter de overstapparkings schuilt. Ze wordt vermeld in het regeerakkoord in het kader van het GEN. Ook in het Iris 2-plan wordt de visie duidelijk afgelijnd. Het is de bedoeling dat alle gewesten meer van dergelijke parkings aanleggen, dichtbij snelwegen, doorstroommassen van de MIVB en het toekomstige GEN-net. Automobilisten zullen van de parkings gebruik kunnen maken als ze een vervoersbewijs van trein, tram of bus kunnen voorleggen.

Ik ben het er helemaal mee eens dat er een

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *À proximité de Bruxelles, les possibilités de correspondance avec les transports publics sont insuffisantes. Il y a lieu de créer des parkings de dissuasion à la limite entre la Région bruxelloise et la Région flamande.*

*Actuellement, les parkings de dissuasion ne sont pas bien gérés. Le précédent ministre avait déjà pris l'initiative de clôturer les parkings. Il y avait un accord avec la STIB afin de limiter l'accès du parking aux détenteurs d'une carte Mobib.*

*(Remarques)*

*Il est parfaitement possible de limiter l'accès à ces parkings uniquement aux navetteurs, afin d'améliorer rapidement la situation. Actuellement, ces parkings sont utilisés par des automobilistes qui y laissent leur voiture afin d'aller faire leurs courses, mais pas pour emprunter les transports en commun.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Il est question des parkings de transit dans l'accord de gouvernement dans le cadre du RER, ainsi que dans le Plan Iris 2. Les Régions doivent développer ce type de parkings aux abords des autoroutes, des stations de la STIB et du futur RER. Seuls les automobilistes en possession d'un titre de transport en commun pourront en faire usage.*

*Ce couplage est une bonne chose. Il importe par ailleurs de prévenir toute forme d'abus. Une politique tarifaire diversifiée est essentielle à cet égard. Plus on est proche du centre-ville, plus le*

duidelijke koppeling moet worden gemaakt tussen de transitparkings en het openbaar vervoer. Uiteraard moeten wij zo goed mogelijk proberen om misbruik te voorkomen. In dat opzicht is een gediversifieerd parkeertariefbeleid essentieel: hoe dichter bij het centrum, hoe duurder een plaatsje op een parking moet zijn.

Sommige sprekers stellen de pendelaars voor als de grote boosdoeners. Ik ben het daar niet mee eens. Zoals de heer Van Damme opmerkte, moeten we een onderscheid maken tussen pendelaars uit de Rand en pendelaars die van verderaf komen. Hun gedrag is niet hetzelfde. Heel wat pendelaars nemen nu al het openbaar vervoer. Een deel van het probleem met de transitparkings ligt bij de Brusselaars zelf, die de parkings onrechtmatig gebruiken. Dat probleem kan pas worden aangepakt als er over de mobiliteitsstromen concrete cijfers beschikbaar zijn, zodat men weet welke groepen voor de meeste mobiliteitsproblemen zorgen. Zijn die cijfers al voorhanden?

In het Iris 2-plan is er sprake van een overstapparking aan het Weststation. In Brussel is de ruimte schaars. Is een overstapparking aan het Weststation werkelijk belangrijker dan andere projecten?

Hoe concreet zijn de plannen voor het Weststation? Is de parking gepland op de terreinen van de NMBS, tussen Weststation en Beekkant? Is er op die locatie geen nood aan andere voorzieningen?

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *De tussenkoms van mevrouw Delforge is zeer interessant. Ruime parkeergelegenheden aanleggen rond de stad is geen goed idee. Niet de Vlaamse of Franse Gemeenschap, maar de NMBS moet onze geprivilegieerde partner zijn. De NMBS moet in zijn businessplan in voldoende parkeergelegenheid voorzien. Heel wat mensen reizen niet langer met de trein omdat ze hun auto niet meer in de buurt van het station kwijt raken.*

*Bovendien moeten we rekening houden met de aangrenzende - en eerder welstellende - gemeenten van het gewest. In Wemmel bijvoorbeeld zijn de bewoners wel voorstander van een tramverbinding maar een parking voor 2.000 wagens zien ze liever in het Brussels Gewest.*

*stationnement doit être cher.*

*Il ne faut pas incriminer les navetteurs, et distinguer les navetteurs ordinaires de ceux de la périphérie. Ils ont un comportement différent. Par ailleurs, les parkings de dissuasion sont utilisés indûment par les Bruxellois. Il importe de disposer de chiffres sur les flux de mobilité, afin de savoir qui provoque la plupart des problèmes. Ces chiffres sont-ils disponibles ?*

*L'espace est plutôt rare à Bruxelles. Le parking de dissuasion de la gare de l'Ouest projeté par le Plan Iris 2 prime-t-il vraiment sur d'autres projets ?*

*Où en sont les projets de la gare de l'Ouest ? Le parking est-il prévu sur les terrains de la SNCB, entre les stations gare de l'Ouest et Beekkant ? D'autres aménagements ne sont-ils pas nécessaires à cet endroit ?*

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

**M. Hervé Doyen.-** L'intervention de Mme Delforge est très intéressante, parce que ce débat est plus culturel qu'il n'y paraît. L'idée largement répandue de créer de larges parkings à l'entrée de la ville pour mieux y circuler est une fausse bonne idée. Il faut aller chercher plus en aval et en amont d'autres modes de mobilité. On pense toujours que les partenaires privilégiés sont les Régions flamande et wallonne. Selon moi cependant, le plus gros partenaire que la ministre devrait approcher, c'est la SNCB, qui devrait intégrer dans son business plan l'hébergement des voitures de tous les usagers des trains. À Braine-l'Alleud par exemple, des usagers du train ont abandonné ce moyen de transport public parce qu'ils ne parvenaient plus à stationner aux abords de la gare.

Par ailleurs, avec notre modèle institutionnel

*Vroeger ging de tram veel verder dan het gewest. Er was een tijd dat hij zelfs tot in Vilvoorde reed. Institutioneel anders denken is dus de boodschap. Het Brusselse hinterland reikt immers veel verder dan de 19 gemeenten. Er zijn in het verleden fouten gemaakt. Het zou interessant zijn te vernemen welke initiatieven de minister heeft genomen op dat vlak.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Alvorens te antwoorden, wil ik een bedenking kwijt over mobiliteit.*

*Ik ben het met de heer Doyen eens dat mobiliteit niet aan de gewestgrenzen stopt. Ik heb het hier al over mijn deelname aan Europese adviesraden gehad. Mobiliteit is immers een bij uitstek transnationale aangelegenheid. Het Brussels Gewest moet dus met de andere gewesten samenwerken.*

*De tramverbindingen die Brussel uitgaan, moeten worden afgestemd op de plannen van De Lijn. Er wordt blijkbaar naar de tram teruggegrepen. Zowel in Limburg als in Vlaams-Brabant is opnieuw sprake van een tramverbinding.*

particulier, nous devons être conscients des caractéristiques et des motivations des communes limitrophes aux nôtres, qui sont situées hors de la Région. Ainsi, à Wemmel, une commune qui a certain statut, on parle du tram 9 et d'un parking de dissuasion de deux mille places. Certains habitants sont prêts à accueillir le tram, mais refusent le parking et le renvoient à l'intérieur de la Région bruxelloise. Le débat a donc une dimension culturelle, car les communes les plus limitrophes ne sont pas des communes populaires, mais sont plutôt relativement cossues.

Enfin, il fut un temps où des trams allaient beaucoup plus loin que les limites de la Région. C'est donc à nous de repenser les modalités et de ne plus considérer la Région comme une entité institutionnelle, mais comme une entité qui inclurait à son hinterland. L'hinterland bruxellois, et nos collègues flamands le disent aussi, dépasse largement les dix-neuf communes. Une politique de mobilité avec la STIB pourrait donc aussi s'envisager au-delà de nos frontières institutionnelles, comme autrefois. Il fut un temps où des trams de la STIB allaient jusqu'à Vilvoorde. Il y avait aussi de longs trams vicinaux qui pénétraient profondément dans la périphérie bruxelloise. Des erreurs historiques ont été commises et il serait intéressant d'entendre Mme la ministre sur les initiatives qui consisteraient à considérer désormais que l'hinterland mobile de Bruxelles dépasse les frontières de la Région.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je ne répondrai pas immédiatement aux interpellations de Mme Carla Dejonghe et de M. Emin Özkara; il me semble préférable de réfléchir d'abord à la mobilité dans sa globalité.

M. Doyen, je suis tout à fait d'accord pour dire que la question de la mobilité ne s'arrête pas aux frontières régionales et qu'il faut aller au-delà des frontières, qu'elles soient régionales ou nationales. J'ai déjà pu évoquer au sein de cette commission mes toutes récentes et premières expériences de participation aux conseils des ministres européens des transports. C'est par excellence une matière où l'on doit pouvoir travailler ensemble au-delà des frontières, car les personnes veulent se déplacer et viennent de partout. La Région de Bruxelles-

*De RER is hier ook ter sprake gekomen. We mogen dat idee zeker niet opbergen. Het zou het aantal voertuigen doen dalen en dus de levenskwaliteit in Brussel ten goede komen.*

*De Lijn wil echter niet in parkeergelegenheid voorzien om mensen te ontmoedigen om per auto naar het station te komen. Dat is ietwat idealistisch. In Vlaams-Brabant wordt over de mogelijkheid van een parking nagedacht.*

*(verder in het Nederlands)*

De Lijn gaat uit van het idee dat de mensen een bus nemen tot aan het station, waar ze overstappen op het GEN om naar Brussel te reizen. Dat is niet erg realistisch. Er moeten ook parkings aan de stations komen. De NMBS heeft daarvoor op verscheidene locaties al initiatieven genomen, maar die zijn nog niet toereikend.

*(verder in het Frans)*

*Ik heb weet van gevallen waarover de heer Doyen het heeft. De parkings van de NMBS zijn overvol. Treinreizigers rijden soms tien kilometer verder naar een aangrenzende gemeente om daar de trein te nemen, wat het belang van parkings alleen maar aantoot. Ik ben het ermee eens dat de parkings best buiten de gewestgrenzen liggen, maar we moeten realistisch blijven.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, het is niet de bedoeling om de transitparkings in het Brussels Gewest op te geven, maar ik heb liever dat ze buiten het gewest worden aangelegd. We zullen echter zelf ook een deel van de verantwoordelijkheid moeten nemen. Mensen die in de Rand wonen, maar niet dicht bij een station, moeten hun auto kunnen parkeren bij het eerste metrostation.

Momenteel telt het Brussels Gewest acht transitparkings, waarvan één aan de Lenniksebaan in Anderlecht, die in concessie is gegeven. De andere zijn vrij toegankelijk. De heer Van Damme heeft ze al opgenoemd: COOVI, Kraainem, Delta, Hermann-Debroux, Reyers, Roodebeek en Stalle. Ze worden niet echt uitgebaat als transitparkings. Dat zou immers betekenen dat er een slagboom aan de ingang staat en het terrein bijvoorbeeld enkel toegankelijk is met een vervoersbewijs of een

Capitale doit donc coopérer avec les deux autres Régions. C'est normal, et c'est la raison pour laquelle je dialogue avec ces dernières et avec la province du Brabant flamand.

Il est très important de raccorder les transports en commun du Brabant flamand aux projets menés en Région bruxelloise. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons une liaison des nouvelles lignes de tram sortant de Bruxelles avec les plans de De Lijn en matière de tram. En effet, De Lijn pense à nouveau à créer des lignes de tram, alors que ce mode de transport a été abandonné, sauf à la côte. On parle à présent de projets de tram dans le Limbourg et dans le Brabant flamand.

Plusieurs d'entre vous ont également évoqué le RER. Nous ne pouvons absolument pas abandonner ce projet. Or, certains en Région bruxelloise le craignent, car ils ont peur d'un exode urbain. Selon moi, nous avons tout à fait besoin de ce RER pour améliorer l'habitabilité et le climat de vie à Bruxelles. En effet, le RER devrait permettre de diminuer le nombre de voitures dans notre ville.

Ce sujet en amène un autre : les parkings de dissuasion. De Lijn n'a pas prévu de parkings de dissuasion aux gares RER dans le Brabant flamand, car la société veut éviter que ces personnes ne se rendent en voiture à la gare. Cette vision est, selon moi, idéaliste. Une discussion est actuellement menée en Brabant flamand, afin de prévoir tout de même des parkings autour des gares.

*(poursuivant en néerlandais)*

*De Lijn part du principe, peu réaliste, que les navetteurs se rendront à la gare en bus pour prendre leur correspondance. Il faut aménager des parkings autour des gares. La SNCB a déjà pris des initiatives en ce sens, mais elles restent insuffisantes.*

*(poursuivant en français)*

Je connais aussi des cas tels que ceux évoqués par M. Doyen. Les parkings de la SNCB sont pleins. À cause de cela, les usagers se garent près de la gare d'une commune avoisinante, faisant près de dix kilomètres en voiture avant de faire les 80 kilomètres restants en train. Cela illustre bien l'importance de ces parkings, surtout là où il y a de grands nœuds d'accès aux transports en commun. Je

Mobib-kaart. Die kaart was oorspronkelijk trouwens ook voor transitparkings bedoeld. Er werd mij echter verteld dat er nog altijd technische problemen zijn om slagbomen aan transitparkings te bedienen aan de hand van Mobib-kaarten. Er wordt aan gewerkt.

Bij wijze van proefproject werden twee parkings uitgerust met toegangscontrole, namelijk COOVI en Roodebeek. Voor de laatstgenoemde parking beschikken we nog niet over de nodige vergunningen. De slagbomen van de COOVI-parking werken nog niet.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer Özkara, een haalbaarheidsstudie over een PPS formule voor bijkomende parkeerplaatsen wordt eerdaags uitgevoerd. In 2006 is men daar niet in geslaagd omdat men het budget niet rond kreeg. De vestigingen zijn vastgelegd in het mobiliteitsplan Iris 2 dat zopas door de regering is goedgekeurd. Een haalbaarheidsstudie over specifieke biljetten is in de maak.*

*(verder in het Nederlands)*

Het parkeerbeleid is tot op heden nog altijd een gemeentelijke bevoegdheid. Als de nodige aanvullende politiereglementen en retributie-reglementen door de gemeente Anderlecht zijn goedgekeurd, kan deze haar bevoegdheid ten volle uitoefenen. Er is geen specifiek overleg geweest tussen de gemeente Anderlecht en mijn kabinet, maar het parkeerplan is niet in strijd met het Anderlechtse mobiliteitsplan.

*(verder in het Frans)*

*Mevrouw d'Ursel, de mobiliteitsplannen van de gemeente vallen onder de bevoegdheid van de heer De Lille.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik heb deze week een ontmoeting met de burgemeester van Anderlecht. Ik zal het met hem uitgebreid over het parkeerbeleid in zijn gemeente hebben.

Het principe van overstapparkings aan de eindhaltes van de metrolijnen wordt ook onderzocht in het kader van het gewestelijk parkeerbeleidsplan

suis d'accord avec tous ceux qui suggèrent que cela doit plutôt se faire en dehors de Bruxelles, mais nous devons aussi être suffisamment réalistes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Dejonghe, le but n'est pas de renoncer aux parkings de transit en Région bruxelloise, mais je préfère qu'ils soient aménagés en dehors de notre territoire, tout en assumant notre part de responsabilités.*

*Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale possède huit parkings de transit, dont un est donné en concession (route de Lennik à Anderlecht). Les sept autres sont libres d'accès : CERIA, Kraainem, Delta, Herrmann-Debroux, Reyers, Roodebeek et Stalle. Ceux-ci ne sont pas vraiment exploités comme des parkings de transit, une telle gestion nécessitant la mise en place de barrières d'accès commandées sur la base d'un titre de transport ou d'une carte Mobib. Or, nous rencontrons des problèmes techniques sur ce plan.*

*Les parkings du CERIA et de Roodebeek ont été équipés d'un contrôle d'accès à titre d'essai. Nous ne disposons toutefois pas encore des permis nécessaires pour le parking Roodebeek, et au CERIA, les barrières ne fonctionnent pas encore.*

*(poursuivant en français)*

M. Özkara, une étude de faisabilité d'un partenariat public-privé sera prochainement lancée pour envisager la création de places de parking de transit supplémentaires. L'étude d'extension en partenariat public-privé qui a porté sur six sites en 2006 n'a pas abouti, car le budget nécessaire n'a pas pu être alloué. Les lieux d'implantation envisagés dans cette étude de faisabilité ont été déterminés dans le Plan Iris 2, approuvé récemment par le gouvernement. Une étude de faisabilité concernant l'introduction de billets spécifiques est en cours.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La politique en matière de stationnement relève toujours des communes. Il n'y a pas eu de concertation spécifique entre la commune d'Anderlecht et mon cabinet, mais le plan de stationnement ne s'oppose pas au plan de mobilité anderlechtois.*

dat nu in opmaak is. Dat plan zal in de loop van het eerste semester van volgend jaar worden afgewerkt en ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd. Nadien zal het plan ook aan een openbaar onderzoek worden onderworpen. Het plan van overstapparkings in Brussel wordt dus zeker niet verlaten.

Wat het Weststation betreft, voorziet het richtschema inderdaad in een overstapparking, maar er zijn nog geen concrete stappen ondernomen of kostenramingen opgesteld.

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de haalbaarheidsstudie die is uitgevoerd inzake de uitbreiding van het aantal plaatsen op de bestaande overstapparkings. Welk gevolg is er aan die studie gegeven?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Mijn antwoord was waarschijnlijk niet duidelijk genoeg. In de haalbaarheidsstudie van 2006 werd onder meer nagegaan of de bestaande transitparkings konden worden uitgebreid. De studie heeft geen positief resultaat opgeleverd. Het idee was immers om de parkings gratis ter beschikking te stellen. Dat heeft het project de das omgedaan. Naar aanleiding van het nieuwe parkeerbeleid en rekening houdend met de ervaring die we hebben opgebouwd, zullen we kijken hoe we de zaken anders kunnen aanpakken.

- *De incidenten zijn gesloten.*

*(poursuivant en français)*

Mme d'Ursel, les plans communaux de mobilité sont de la compétence de M. De Lille.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Je rencontrerai cette semaine le bourgmestre d'Anderlecht et j'évoquerai avec lui la politique en matière de stationnement menée dans sa commune.*

*Le plan régional de stationnement, qui sera finalisé au premier semestre de 2011, aborde ce principe des parkings de dissuasion installés aux terminus des lignes de métro. Après présentation au gouvernement, ce plan fera aussi l'objet d'une enquête publique.*

*S'agissant de la gare de l'Ouest, le schéma directeur y prévoit en effet un parking de dissuasion, mais rien de concret n'a encore été entrepris.*

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Qu'en est-il de l'étude de faisabilité sur l'augmentation du nombre de places de stationnement dans les parkings de dissuasion existants ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *L'étude de faisabilité de 2006, qui étudiait notamment la possible extension des parkings de dissuasion existants, n'a pas livré de résultats positifs. Il y était question de stationnement gratuit, ce qui a donné le coup de grâce au projet. Dans le cadre de la nouvelle politique de stationnement et avec l'expérience que nous avons acquise, nous aborderons les choses différemment.*

- *Les incidents sont clos.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI**

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het strategisch plan voor Openbare Werken en Vervoer".**

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

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Op 29 juni stelde u een meerjarenplan op voor de periode 2010-2014, waarvoor 2,4 miljard euro werd uitgetrokken. Daarvan is 1,3 miljard voor Mobiel Brussel bestemd, de rest gaat naar de MIVB. Het is meer bepaald een investeringsplan voor openbare werken en vervoer.*

*Toen u het programma voorstelde, zei u dat 212.879.000 euro afkomstig was van Beliris. Ik zal het nu even niet hebben over de vooruitzichten inzake de begroting en de Beliris-middelen.*

*Het investeringsprogramma is vrij gedetailleerd. Zo wordt er 179,5 miljoen euro uitgetrokken om in de tunnels te investeren en een studie over een nieuwe tunnel van de De Troozsquare naar de Van Praetlaan mee te bekostigen, alsook een studie over de Koninginnelaan.*

*Het investeringsprogramma geeft een jaarlijks overzicht. Zo vernemen we dat er in de begroting van 2014 een bedrag wordt ingeschreven voor een studie over de vernieuwing van de Louizaflessenhals, die 3 miljoen euro zou kosten. U kondigt voor 2014 ook een studie aan over de herinrichting van de Woluwelaan, die 16 miljoen zou kosten. U zei nochtans eerder dat u dit jaar nog een beslissing zou nemen.*

*In het programma staan ook een aantal maatregelen, principes en engagementen aangekondigd. Het is eigenlijk uw politieke draaiboek voor deze regeerperiode. Er staan een aantal positieve zaken in, waaronder de nadruk op het STOP-principe. In het document staat meer bepaald dat u een einde wil maken aan het tijdperk waarin alles moest wijken voor het autoverkeer. Ik denk dat er nog*

**INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "le plan stratégique Travaux publics et Transports".**

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

**M. Aziz Albishari.-** Le 29 juin dernier, vous présentiez à la presse votre plan d'investissement pluriannuel 2010-2014, assorti d'un budget de 2,4 milliards d'euros. Il s'agit du plan stratégique Travaux publics et Transport, plus précisément intitulé "Bruxelles, une ambition pragmatique". Dans ce programme d'investissements de 2,4 milliards, 1,3 milliard est destiné aux investissements de Bruxelles Mobilité et le solde est consacré au programme d'investissements de la STIB.

Lors de la présentation de ce programme ambitieux - en chiffres en tout cas -, vous y avez intégré à juste titre 212.879.000 euros provenant de l'accord de coopération Beliris. Passons sur les considérations de croissance du budget régional, ainsi que des crédits Beliris. Il s'agit d'un exercice de style nécessaire pour faire une projection, même si les temps budgétaires et institutionnels ont rarement été aussi incertains dans notre pays.

Il s'agit d'un programme d'investissements assez détaillé, reprenant par exemple un budget, toujours sur quatre années, de 179.500.000 euros d'investissements dans les infrastructures de tunnels. L'essentiel concerne leur entretien, leur sécurisation et leur modernisation, mais aussi une étude pour un tunnel De Trooz-Van Praet et 1.000.000 euros pour l'avenue de la Reine, sans autre précision.

Ce programme d'investissements reprend l'année de la dépense escomptée. Cela nous permet de remarquer qu'une étude pour le réaménagement du goulet Louise, dont nous parlons régulièrement dans cette commission et que vous évaluez à 3.000.000 d'euros, est inscrite au budget en 2014. Il



*werk aan de winkel is.*

*Mijn partij zal nauwlettend toekijken op de toepassing van het STOP-principe.*

*Uw voornemen om een vademecum op te stellen over de afmetingen van wegen gaat de goede richting uit. U moet echter ambitieus durven zijn en de minimale afmetingen wijzigen, want die zijn veel te groot voor een stad. Brede wegen nodigen immers uit tot snel rijden.*

*Ook de minimale breedte van anderhalve meter voor voetpaden moet worden aangepast. Ik heb staatssecretaris De Lille daarover aangesproken. Het STOP-principe moet onverminderd worden toegepast, al is het niet de bedoeling om het autoverkeer volledig te verbannen.*

*U stelt voor om zogenaamde STOP-modelwijken in te voeren. Wat bedoelt u daar precies mee? Komt er een proefproject? Kunt u uw plannen inzake publiek-private samenwerkingen toelichten?*

*Als ik uw plan lees, stel ik vast dat u met uw acties erg vaak in het vaarwater van uw collega's terecht komt. Uw plannen voor voetgangers en goederenvervoer sluiten aan bij het beleid van staatssecretaris De Lille, met uw opmerkingen over het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) komt u op het terrein van minister-president Picqué, enzovoort. Een deel van de inhoud van uw plan stond al in het regeerakkoord, maar over andere zaken moeten nog knopen worden doorgehakt. Kunt u dat toelichten?*

*Ik heb ook een aantal tegenstrijdigheden ontdekt, onder meer over de Elsensesteenweg, waarover we net nog een debat hebben gehad. Op bladzijde 29 verwijst u immers naar de volledige renovatie van de voetpaden van de Elsensesteenweg, van de Naamsepoort tot het Flageyplein en zelfs verder. Uw voorganger heeft altijd benadrukt dat het Brussels Gewest die renovatie zou bekostigen als de gemeente Elsene een mobiliteitsplan opstelde.*

*Er zijn nog andere tegenstrijdigheden, maar dat zijn misschien details. Ik wou graag meer toelichtingen over het STOP-principe en meer bepaald over de tests die u voor elk project wilt uitvoeren. Bent u van plan om de resultaten van de tests openbaar te maken?*

en va de même pour une étude de réaménagement du boulevard de la Woluwe (16.000.000 d'euros en 2014), alors que vous nous affirmiez précédemment que vos choix parmi les différents scénarii allaient être pris cette année encore.

Il s'agit d'un programme d'investissements échelonné sur quatre années, mais aussi d'un ensemble d'actions annoncées, de principes et d'engagements. Comme vous l'écrivez vous-même, il s'agit là de votre manuel politique pour cette législature. Nous y retrouvons des accents positifs et encourageants, comme la réaffirmation du principe STOP et sa déclinaison dans l'ensemble des domaines d'interventions de vos administrations. Mieux encore, vous annoncez que "ce principe clôture la période où les besoins liés à la voiture primaient et où le reste était adapté en conséquence". Je pense que le débat précédent démontre qu'il y a encore des choses à faire en la matière !

Mon groupe sera particulièrement attentif au respect de ce principe et à son application, et ce dans tous les domaines de compétence régionaux.

De même, votre intention de développer un vademecum unique concernant le dimensionnement des voiries va dans le bon sens. Il faudra cependant être plus ambitieux que pragmatique, et revoir la dimension minimale des voies de circulation. Elles sont beaucoup trop larges pour une zone urbaine, en comparaison, par exemple, avec nos voisins néerlandais, pragmatiques s'il en est. Cette largeur excessive - rurale, pourrait-on dire - est un incitant à la vitesse. Sa réduction est une nécessité en matière de sécurité routière.

Il faut revoir aussi la norme d'un mètre cinquante pour la largeur minimale des trottoirs. J'ai interpellé votre collègue Bruno De Lille à ce sujet. Il faut enfin tirer entièrement les conséquences du principe STOP : d'abord une circulation piétonne aisée, ensuite les autres usagers actifs, puis enfin la circulation automobile privée à sa juste et bonne place. Je rappelle que mon propos n'est pas de supprimer complètement la circulation automobile.

Néanmoins, il y a des points que je n'appréhende pas aussi aisément. C'est le cas, par exemple, de votre proposition de quartier modèle STOP. Est-ce une nouvelle dénomination ? Un nouveau quartier pilote ? Pourriez-vous également nous informer de

*Het meerjarenplan voor openbare werken betreffende de periode 2005-2009 van uw voorganger was veel gedetailleerder op financieel gebied. Ik zou willen dat u ook voor elk van uw plannen verduidelijkt welke deel door het Brussels Gewest wordt gefinancierd en welke deel door Beliris. Ook een omschrijving van elk project zou welkom zijn, want die informatie ontbreekt in uw document. Als daar te weinig informatie in staat, zult u meer interpellaties en mondelinge vragen moeten beantwoorden.*

*De gevolgen zijn duidelijk. Het is de bedoeling geïnformeerd te blijven, en niet om te polemiseren.*

*Wat bedoelt u met de semantische wijziging van een 'meerjarenplan' en een 'strategisch plan' voor Openbare Werken? Volgens mij wordt een strategisch plan door de voltallige regering gedragen.*

ce que vous entendez par des partenariats public-privé dans vos domaines de compétence ?

À la lecture de ce plan stratégique, force est de constater qu'un grand nombre de vos actions, telles que décrites, sont en lien étroit avec les responsabilités de vos collègues au gouvernement : les plans piétons et marchandises avec celles de M. De Lille, le Plan régional de développement durable avec celles de M. Picqué, le Règlement régional d'urbanisme (RRU) avec celles de M. Kir, les plans de déplacements d'entreprise avec celles de Mme Huytebroeck, etc. Un certain nombre des projets qui y figurent sont repris de l'accord gouvernemental, mais certaines options doivent encore faire l'objet d'arbitrages budgétaires et d'opportunité. Pourriez-vous nous en dire plus ?

J'ai aussi relevé des incohérences, notamment à propos de la chaussée d'Ixelles, qui vient de faire l'objet d'un débat. En page 29, on reprend dans les plans d'entretien des trottoirs ladite chaussée de bout en bout, de la porte de Namur à la place Flagey, et même en remontant la chaussée de Vleurgat jusqu'à l'avenue Louise. Pour rappel, votre prédécesseur avait toujours dit à la commune que cette réfection serait budgétisée dans sa totalité si elle se décidait à fournir un plan de mobilité pour la chaussée d'Ixelles, ce qui est maintenant fait. Vous avez donné vos réponses, mais il est vrai que vous héritez des décisions de votre prédécesseur.

Il y a d'autres incohérences, par exemple entre ce que vous dites et les plans, mais ce sont peut-être des détails. Nous y reviendrons. Je voudrais aussi avoir plus de détails sur le principe STOP, et plus particulièrement sur le test d'efficacité que vous comptez faire pour chaque projet que vous lancerez. Avez-vous l'intention d'inclure les résultats de ces tests dans vos décisions, et de nous informer de ceux-ci ?

J'ai sous les yeux le plan pluriannuel de travaux publics de votre prédécesseur pour la période 2005-2009. Il est beaucoup plus complet en matière de ventilation des montants. Je voudrais donc obtenir une ventilation des montants attribués par projet au budget régional ou au budget Beliris. J'aurais aussi aimé un descriptif de chaque projet, comme c'était le cas dans le document précédent. Dans votre document, nous n'avons que des lignes budgétaires et des années correspondant à cette budgétisation, sans aucune information sur les projets eux-mêmes.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Zo moet u het ook zien.*

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *Op 12 november had u het in de plenaire vergadering over de inzet en de manier van werken van Beliris. Hebt u al beslist hoe u ervoor zult zorgen dat de verbintenissen ook worden nagekomen?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ik zou best eens uitgebreid met de heer Albishari zelf spreken. Het strategisch plan Openbare Werken is er op mijn initiatief gekomen. Daarover kunt u me op het einde van de legislatuur ondervragen. Dat plan moet niet verward worden met het meerjarenplan dat concrete elementen - zoals door de administratie verstrekte cijfers - bevat. Het strategisch plan is volledig op het regeerakkoord gebaseerd.*

Le choix que vous ou votre cabinet avez fait de ne pas mettre de descriptif et de ne pas ventiler les montants entre Beliris et la Région va nous inciter à vous poser plus de questions et à vous interpeller davantage.

C'est un choix, mais les conséquences seront là. Le but poursuivi est évidemment de nous informer ; il n'est pas question ici de polémiquer.

Plus fondamentalement, que veut dire pour vous le changement de sémantique entre un "plan pluriannuel" - à savoir un plan directeur - et un "plan stratégique" de travaux publics ? Personnellement, je comprends la différence mais qui suis-je pour le comprendre ainsi ? Selon moi, une décision stratégique est portée par l'ensemble du gouvernement.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'est ainsi qu'il faut le voir.

**M. Aziz Albishari.**- Lors de la séance plénière du 12 novembre dernier, vous nous aviez livré une réponse à propos des engagements de Beliris et de la façon de travailler en fonction de ces derniers. Avez-vous déjà pris des décisions quant à la modification des séquences en matière de gestion de ces engagements, afin que le taux d'engagement soit respecté au plus près ?

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Il serait sans doute intéressant que j'aie une discussion approfondie avec M. Aziz Albishari, vu l'ampleur de ses questions. Le plan stratégique Travaux publics et Transports est bien mon initiative. Vous pourrez m'interroger à ce sujet à la fin de la législature pour savoir où nous en sommes. Il ne doit pas être confondu avec le plan pluriannuel qui porte sur du concret - à savoir les chiffres concrets fournis par les administrations - et qui est réalisé avec des budgets spécifiques. Mon plan stratégique

*Ik heb het strategisch plan, een leidraad voor al mijn acties, nog voor de goedkeuring van het mobiliteitsplan Iris 2 opgemaakt. Het is al goed van pas gekomen tijdens de discussies over Iris 2.*

*Mijn plan is op het akkoord gebaseerd. Het is niet omdat we in 2011 een gedeelte van de Elsensesteenweg heraanleggen dat we de volgende jaren niets anders meer kunnen doen.*

*Ik heb geen onderscheid gemaakt tussen Beliris en het gewestbudget. Ik heb wel rekening gehouden met het gedeelte dat Beliris voor Openbare Werken en Openbaar Vervoer voorbehoudt. Dat is gewaagd. Het budget van Beliris staat immers nog niet vast omdat we nog geen nieuwe federale regering hebben. Ik zal de budgetten trachten rond te krijgen zodat ik mijn strategisch plan kan verwezenlijken.*

*Wat STOP betreft, is iedereen het erover eens om het ook in het Brussels Gewest toe te passen. Het is een nieuw initiatief waarbij een wijk tot modelwijk voor duurzame mobiliteit wordt uitgeroepen. Alle actoren die bij het vervoer zijn betrokken, worden geacht samen te werken om voorrang te verlenen aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Hoe wordt een dergelijk project aangepakt? We bestuderen nog of we een wijk via een examen of een oproep kunnen mobiliseren om samen te werken aan duurzame mobiliteit. Intensieve communicatie is daarbij de boodschap.*

*Heel wat PPS-formules zoals de inbreng van privé kapitaal voor de bouw, het beheer of onderhoud worden op dit ogenblik onder de loep genomen.*

*Het betreft onder meer de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer, onder meer in gebieden van gewestelijk belang (GGB). We denken ook aan de bouw, het beheer, de exploitatie en het onderhoud van parkings en transitparkings.*

*Zo zou het parkeeragentschap privépartners kunnen zoeken. De overheid zal natuurlijk de voorwaarden van het partnerschap bepalen. Andere landen gaan ook op die manier te werk.*

*We hebben een technische en economische haalbaarheidsstudie besteld over de renovatie van de Leopold II-tunnel. De benodigde bedragen zijn enorm, maar het gaat hier om de veiligheid en het aanzien van Brussel. We kijken uit naar een*

est tout à fait inspiré du contenu de l'accord gouvernemental.

Pour ma part, j'aurais souhaité que le Plan Iris 2 soit conclu beaucoup plus tôt. Il se fait que j'ai finalisé mon plan stratégique avant sa conclusion. Je n'ai pas voulu refuser de communiquer à ce propos, car ce plan stratégique est en quelque sorte le guide de mon action pour les années à venir. Ce "manuel" m'a d'ailleurs grandement servi lors des discussions que nous avons eues ici ensemble concernant le Plan Iris 2.

Mon plan est basé sur l'accord auquel j'étais tenue. Il n'y a donc pas d'incohérence. Ce n'est pas parce que nous allons refaire une partie de la chaussée d'Ixelles en 2011 qu'il est exclu de faire autre chose dans les années à venir ! J'ai aussi dû m'en tenir aux budgets réels qui peuvent être octroyés.

Je n'ai pas fait de distinction entre le budget régional et Beliris. J'ai tenu compte de la part de Beliris, généralement destinée aux travaux publics et aux transports en commun. C'est audacieux, car le prochain projet de Beliris n'est pas encore décidé, étant donné que nous sommes toujours dans l'attente d'un nouveau gouvernement fédéral. Il n'y a donc pas de certitudes. Il s'agit d'un engagement que j'ai voulu prendre et je vais tenter d'obtenir ces budgets pour réaliser les projets décrits dans mon plan stratégique.

Encore un mot sur le principe STOP. Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut travailler sur un tel principe en Région bruxelloise. Il est exact que le projet de quartier modèle STOP est une nouvelle initiative. L'idée est de transformer un quartier existant en un quartier modèle de mobilité durable. L'ensemble du transport public et de tous les modes de transport sera passé en revue collectivement. Tous les acteurs, régionaux et locaux, publics et privés, sont supposés collaborer et débloquent des moyens afin que priorité soit donnée aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Comment va-t-on exactement travailler pour aboutir à un quartier modèle ? Nous examinons encore si ce sera via une sorte de concours ou via un appel que nous lancerons pour arriver à un quartier où tout le monde s'engage à travailler autour de l'idée de mobilité durable. Ce projet devrait se réaliser avec une communication intensive et un processus qui pourra être mis en œuvre dans d'autres quartiers de la Région par la

*publiek-private samenwerking voor dit project.*

suite. C'est une idée que nous voulons essayer de développer concrètement.

Concernant, le partenariat public-privé, de nombreuses formules sont possibles, allant du pur apport de capitaux par le privé à la combinaison de constructions, gestion, financement et entretiens. Plusieurs pistes sont actuellement à l'étude.

Il s'agit notamment du développement de nouvelles infrastructures pour le transport public, par exemple dans des zones d'intérêt régional (ZIR) ou économiques, dans lesquelles plusieurs acteurs sont concernés par le projet. Nous songeons également à la construction, la gestion, l'exploitation et l'entretien de parkings et de parkings de transit.

Une mission de l'Agence de stationnement pourrait consister à rechercher des partenaires privés qui nous permettent de progresser dans les travaux, compte tenu des limitations financières de la Région. Bien entendu, c'est l'autorité publique qui fixera les conditions de ce partenariat. D'autres pays recourent à ce type de collaborations avec le secteur privé.

Nous avons lancé une étude de faisabilité technique et économique sur la remise en état du tunnel Léopold II. Les budgets estimés sont énormes, mais il en va de la sécurité et de l'image de Bruxelles. Nous envisageons donc la mise en oeuvre d'un partenariat public-privé pour ce chantier.

J'espère avoir répondu à certaines de vos questions.

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

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

**De heer Aziz Albishari** (in het Frans).- *Ik betreur dat wij het strategisch plan pas in oktober hebben ontvangen terwijl u het al in juni aan de pers had voorgesteld. Waarom kunnen wij niet op hetzelfde ogenblik als de pers worden geïnformeerd?*

**M. Aziz Albishari.-** Il est vrai que cette interpellation était très générale. La raison en est que vous avez publié un plan stratégique qui était lui-même très général. Vous l'avez présenté à la presse en juin et nous l'avons reçu par écrit en octobre. Je vous avais d'ailleurs écrit en septembre à ce propos. J'estime en effet qu'il est de bonne guerre que nous soyons informés au moins en même temps que la presse. Je sais que vous n'êtes pas la seule à agir de la sorte, mais je dois vous avouer que cela m'a irrité.

*Ik betreur voorts dat dit plan heel algemeen blijft en maar weinig nauwkeurige gegevens bevat.*

*Het is begrijpelijk dat het plan voor de STOP-modelwijk nog niet volledig is uitgewerkt, maar er zijn reeds soortgelijke Brusselse projecten gerealiseerd op initiatief van andere ministers, zoals de duurzame wijken. Het lijkt mij nuttig om*

J'ai donc souhaité vous interpellier de manière générale sur la philosophie de votre plan

*daaruit lessen te trekken.*

*In het strategisch plan wordt de efficiëntietoets uitvoerig omschreven. Zullen al uw beslissingen gebaseerd zijn op de resultaten van die toets?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De efficiëntietoets is niet voor alle projecten gepland.*

*We zouden dat echter toch kunnen doen. Zo heb ik voor het Rogierplein een project voorgesteld dat sterk op het oorspronkelijke project lijkt maar 25% minder kost. Voor het Meiserplein maak ik dezelfde oefening.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Ik heb deze ochtend inderdaad uw persmededeling met betrekking tot het Rogierplein gelezen. Ik betreur nogmaals dat wij dit soort nieuws via de pers moeten vernemen. U bent evenwel niet de enige minister die zo handelt.*

*- Het incident is gesloten.*

stratégique. Votre choix, ainsi que celui de votre cabinet, de faire ce plan stratégique de cette manière, va entraîner une série de questions parce que certaines des informations ne sont pas précises. Je ne souhaite pas polémiquer ; tout cela reste très constructif.

Dans les réponses que vous m'avez données, j'entends que le quartier modèle STOP, ou quartier de mobilité durable, sera un projet pilote qui n'est pas encore bien défini. C'est normal à ce stade. Je rappelle tout de même qu'au niveau de la Région, d'autres ministres ont déjà fait des expériences de ce type, notamment celle du quartier durable. Il faudrait analyser ces expériences afin de faire mieux et de ne pas réinventer l'eau chaude.

Vous ne m'avez pas répondu sur la question des tests d'efficacité que vous décrivez longuement dans votre plan stratégique. Avez-vous l'intention d'argumenter vos décisions en prenant appui sur le résultat de ces tests d'efficacité ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les tests d'efficacité ne sont pas prévus pour chaque projet.

Nous pourrions le faire. Par exemple, à propos de la place Rogier, j'ai présenté et communiqué un projet qui ressemble très fort au projet initial, mais dont le coût est inférieur de près de 25% à ce dernier. La place Meiser fait également partie de ma réflexion.

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

**M. Aziz Albishari.-** J'ai effectivement lu une dépêche Belga concernant votre communication à la presse de ce matin à propos de la place Rogier. Une nouvelle fois, je regrette que nous apprenions ce type de nouvelle par la presse. Toutefois, c'est de bonne guerre, car nombre de vos collègues procèdent de cette manière.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAGEN**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN**

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de stand van zaken in verband met de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap".**

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

**De heer Hervé Doyen** *(in het Frans).*- *De maand juli was een vruchtbare maand voor de ontplooiing van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de oprichting van het gewestelijk parkeeragentschap. Op 19 juli werden de statuten en uitvoeringsbesluiten goedgekeurd en op 29 juli verwierp het Grondwettelijk Hof het beroep ingediend door verschillende gemeenten tegen de oprichting van het agentschap en tegen een gecoördineerd parkeerbeleid.*

*Mijn fractie is voorstander van een parkeeragentschap op voorwaarde dat de financiële inkomsten op lange termijn gelijkmatig verdeeld worden. De gemeenten mogen geen inkomsten verliezen. Dit initiatief is een grote stap vooruit op weg naar een uniforme reglementering en naar een duurzaam en coherent regionaal parkeerbeleid.*

*Het agentschap bestaat nog niet. Daardoor staat het de gemeenten vrij hun eigen parkeersysteem te ontwikkelen. Dat leidt soms tot absurde situaties. De meeste gemeenten werken met blauwe, groene en rode zones. Dat zorgt voor een zekere coherentie. Soms echter sluiten gemeenten voor een bepaalde periode conventies af met privébedrijven.*

**QUESTIONS ORALES**

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

**QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "le point sur la création de l'agence régionale de stationnement".**

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

**M. Hervé Doyen.-** Le mois de juillet a été riche en avancées pour la mise en œuvre du plan régional de stationnement et la création de l'agence régionale de stationnement. Ce 19 juillet, le gouvernement bruxellois a approuvé les statuts et arrêtés d'exécution relatifs à cette future agence, tandis que le 29 juillet, la Cour constitutionnelle a rejeté le recours de plusieurs communes contre l'ordonnance permettant sa création, ainsi que la mise en œuvre d'une politique coordonnée du stationnement.

Ma formation s'est toujours montrée plus que favorable à la mise en place d'une agence de stationnement, une solution que nous considérons comme étant de bon sens, pour peu qu'une juste répartition des revenus financiers du stationnement de longue durée soit assurée, de manière à ne pas priver les communes de moyens conséquents. Nous nous réjouissons donc de ces décisions, qui lancent un pied de nez à certaines politiques particularistes ou "localo-localistes". Elles constituent enfin des avancées concrètes vers l'unification des règlements et la mise en place d'une politique régionale de stationnement cohérente et durable dans l'ensemble de la Région.

La création de cette agence n'est cependant pas

*De meeste fracties zijn het ermee eens dat het parkeerbeleid moet worden geharmoniseerd. Welke plannen heeft de regering nog op dat vlak?*

*Het Grondwettelijk Hof heeft een beroep verworpen dat door vier gemeenten was ingediend. Zal het gewestelijk parkeerbeleid hierdoor sneller kunnen worden doorgevoerd? Zijn de betrokken gemeenten sedert de verwerping van hun beroep meer geneigd om het gewestelijk parkeeragentschap te aanvaarden?*

*Hebben de gemeenten veel wijzigingen aangebracht aan de eerste versie van de statuten en uitvoeringsbesluiten die hen in september werden voorgelegd? Wanneer zal de definitieve versie klaar zijn? Is het mogelijk te participeren in het agentschap zonder het opdrachten toe te wijzen?*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Het beroep van vier Brusselse gemeenten, dat door het Grondwettelijk Hof verworpen is, was

encore une réalité et laisse donc, de facto, toute latitude aux communes pour déployer leur propre système de stationnement, entraînant - comme on peut l'imaginer - des situations cocasses sur le terrain. Il semble heureusement que les principes des zones bleues, vertes et rouges se retrouvent dans plusieurs règlements et installent une certaine forme de cohérence. De nombreuses communes concluent cependant vraisemblablement aussi des conventions ou des marchés de service avec des sociétés privées, qui les enferment pour une certaine durée dans leur collaboration.

La plupart des formations politiques de cette assemblée soutiennent le projet d'harmonisation avec plus ou moins d'ardeur. Après les avancées de cet été, il me semble important de faire le point sur le calendrier et les prochaines actions du gouvernement.

Pourriez-vous dès lors me répondre sur les points suivants ? Le rejet, par la Cour constitutionnelle, du recours engagé par les quatre communes permet-il d'accélérer le processus de mise en œuvre d'une politique régionale de stationnement ? Les communes qui ont vu leur recours rejeté par la Cour constitutionnelle se sont-elles depuis lors ralliées concrètement au dispositif de l'agence régionale ? Une première version des statuts et arrêtés d'exécution relatifs à l'agence était, à l'heure où j'ai déposé cette question - en septembre - en cours d'étude auprès des communes. Êtes-vous désormais en mesure de me dire si beaucoup de points ont été amendés et quand la version définitive sera prête ? La possibilité existe-t-elle d'adhérer à l'agence sans lui confier de mission ? Ce point n'est pas clairement précisé dans les statuts.

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je suis particulièrement heureuse de répondre à votre question. Le rejet, par la Cour constitutionnelle, du



*niet opschortend en heeft de oprichting van het parkeeragentschap niet vertraagd. De regering heeft ondertussen:*

- *de statuten van het agentschap goedgekeurd (16 juli 2010);*
- *in eerste lezing het uitvoeringsbesluit goedgekeurd over het minimumkapitaal van het agentschap (16 juli 2010);*
- *in tweede lezing het uitvoeringsbesluit goedgekeurd dat de milieu- en energie-doelstellingen vastlegt voor de dagelijkse werking van het agentschap (30 september 2010);*
- *een begin gemaakt met het business plan, met de hulp van het Brussels Agentschap van de Onderneming (BAO), dat 70.000 euro subsidies gekregen heeft.*

*Met die subsidie heeft het BAO een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking gestart. Op 28 september 2010 vond de startvergadering plaats en tegen januari 2011 moet de studie klaar zijn. Voor het einde van het jaar wordt de oprichtingsakte voorgelegd aan de notaris.*

*Alleen de gemeente Anderlecht heeft tot nu toe een formeel standpunt ingenomen. Ze zal participeren in het agentschap. Hopelijk volgen vele gemeenten dat voorbeeld. De gemeenten die hun bevoegdheid voor het parkeerbeleid delegeren aan het agentschap, zullen volgens de statuten voorrang krijgen bij de verdeling van de zitjes in de raad van bestuur.*

*- Het incident is gesloten.*

recours introduit par quatre communes bruxelloises n'a pas changé le calendrier de création de l'agence. En effet, ce recours n'étant pas suspensif, la Région a continué son travail de création par différentes actions :

- l'adoption du texte des statuts de la future agence lors du conseil des ministres du 16 juillet 2010 ;
- l'adoption en première lecture de l'arrêté d'exécution fixant le capital minimum de l'agence de stationnement le 16 juillet 2010 ;
- l'adoption en deuxième lecture de l'arrêté d'exécution fixant les objectifs environnementaux et énergétiques présidant à l'implantation et au fonctionnement quotidien de l'agence le 30 septembre dernier ;
- le démarrage du business plan de l'agence avec l'aide de l'asbl Agence bruxelloise pour l'entreprise (ABE), qui a obtenu du gouvernement une subvention de 70.000 euros.

Avec cette subvention, l'ABE a choisi de lancer un marché de service en procédure négociée sans publicité, en étroite collaboration avec la Région. La réunion de démarrage s'est tenue le 28 septembre dernier et la fin de l'étude est prévue pour janvier 2011. L'acte de création de l'agence sera soumis avant la fin de l'année au notaire.

À ce jour, seul le collège de la commune d'Anderlecht a pris une position formelle. À ma connaissance, il a décidé de participer à l'agence. Je n'ai toutefois pas encore reçu le texte exact de sa décision. Je ne peux qu'applaudir cette décision et j'espère que de nombreuses autres communes suivront cet exemple. En principe, les communes peuvent adhérer à l'agence et ce, sans lui confier de mission. Bien entendu, conformément à ce qui est établi dans les statuts, ce sont les communes qui délègueront cette compétence à l'agence, communes qui bénéficieront d'une priorité quant à l'octroi des places au sein du conseil d'administration de l'agence.

*- L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de appreciatie van de taxigebruikers".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,**

betreffende "het comité van de taxi-gebruikers".

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Jef Van Damme, die verontschuldigd is, wordt zijn mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken en wordt de toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban de hoofdvraag.

De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- U maakte onlangs de resultaten bekend van de vorige enquête over de taxi's. Via de website van Mobiel Brussel antwoordden 784 personen op een vragenlijst.**

*De meeste ondervraagden nemen slechts af en toe de taxi. De resultaten van de enquête zijn dus niet helemaal representatief.*

*Het gebruikerscomité voor de taxi's zal meer duidelijkheid scheppen over wat de klanten willen. Iedereen die minstens 18 is, in het gewest woont of werkt en regelmatig de taxi neemt, kan er lid van worden. Het comité zal drie keer per jaar bijeenkomen. De aanwezigen krijgen een vergoeding.*

*Wanneer neemt iemand "regelmatig" de taxi en hoe kan hij dat bewijzen? Zullen consumentenverenigingen deel uitmaken van het comité? Zijn er nog andere organisaties, bijvoorbeeld binnen de sector of de administratie, die er deel van zullen uitmaken?*

*Wat is precies de taak van het comité en hoeveel gewicht zal het in de schaal werpen? Waarom wilt*

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

concernant "l'appréciation des utilisateurs des taxis".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,**

concernant "le comité des usagers pour les taxis".

**Mme la présidente.-** En l'absence de M. Jef Van Damme, excusé, sa question orale est considérée comme retirée et la question orale jointe de M. Jamal Ikazban devient la question orale principale.

La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** Vous avez récemment rendus publics les résultats de la précédente enquête sur les taxis. Plus de 700 personnes ont ainsi donné leur avis concernant les taxis bruxellois au moyen d'un questionnaire mis en ligne sur le site internet de l'administration régionale Bruxelles Mobilité.

Nous avons déjà eu l'occasion d'en débattre et d'en découvrir les résultats au sein de cette assemblée.

Il est cependant intéressant de noter que la majorité des 784 personnes ayant pris part à la première enquête ne prend qu'occasionnellement le taxi. Les résultats de cette enquête ne sont donc pas tout à fait représentatifs du client des taxis bruxellois moyen.

Le comité des usagers pour les taxis me paraît être une bonne initiative, dans la mesure où elle permettra, je l'espère, de mieux cerner les avancées nécessaires pour le secteur. Il est précisé que peut y participer tout homme ou femme, néerlandophone ou francophone, âgé d'au moins 18 ans, habitant ou travaillant dans la Région de Bruxelles-Capitale et utilisant fréquemment les taxis bruxellois. Le

*u de leden vergoeden?*

*Op 15 oktober 2010 moesten de kandidaturen binnen zijn. Vanaf wanneer zal het comité actief zijn? Worden de vergaderingen openbaar gemaakt?*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (in het Frans).- "Regelmatig" betekent minstens een keer per week. De gebruikers kunnen dat bewijzen door hun tickets bij te houden.

*We hebben contact opgenomen met de consumentenverenigingen. Ook gehandicaptenverenigingen maken deel uit van het comité. Naast vertegenwoordigers van de gebruikers zullen er ook twee mensen uit de administratie in het comité zitting hebben, evenals iemand van het kabinet van de bevoegde minister.*

*De bedoeling is om de mening van de klanten te achterhalen, zodat we maatregelen kunnen treffen om de dienstverlening te verbeteren. Bij nieuwe projecten zullen we de mening van de gebruikers vragen. De leden van het comité kunnen ook aanbevelingen doen.*

*De gebruikers die lid zijn van het comité moeten zich elke drie maanden twee uur vrijmaken. Het is niet meer dan normaal om hen daarvoor te vergoeden. Alle andere comités doen hetzelfde. Leden die geen gebruiker zijn, worden niet*

comité se réunira une fois par trimestre. Les participants recevront un jeton de présence.

Dans ce cadre, je souhaite vous poser les questions suivantes. Quand devient-on un utilisateur fréquent et comment prouver concrètement cette utilisation ? Des organismes de défense des consommateurs sont-ils prévus au sein de ce comité ? Quelles seront éventuellement les autres personnes et/ou instances présentes (professionnels du secteur, membres de l'administration...) lors de ces réunions ?

Quelle sera exactement la mission de ce comité et quel sera l'impact de ces rencontres ? Comment justifiez-vous le choix de rémunérer les membres de ce comité à travers un jeton de présence ?

La clôture des candidatures était fixée au 15 octobre dernier. Avez-vous déjà collecté les candidatures et à partir de quand ce comité sera-t-il effectif ? Y aura-t-il une diffusion publique de ses rencontres ?

**Mme la présidente.-** La parole est Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Si vous utilisez le taxi au moins une fois par semaine, vous devenez un utilisateur fréquent. Les usagers peuvent prouver cette fréquence par le biais des tickets de taxi.

Les organisations de consommateurs ont été contactées, de même que certaines autres associations, telles que Test-Achats, l'association belge de défense des consommateurs. L'Association nationale pour le logement de personnes handicapées (ANLH) et l'Association belge des paralysés (ABP) sont également membres de ce comité. Hormis les représentants des utilisateurs, deux membres de l'administration assisteront aux réunions, ainsi qu'un représentant du cabinet de la ministre de tutelle.

L'objectif est de cerner au mieux l'opinion de la clientèle des taxis bruxellois, afin de pouvoir prendre des mesures pour professionnaliser et améliorer la qualité des services rendus par le secteur. L'avis des clients sera sollicité lors de nouveaux projets. Les usagers membres du comité pourront faire des recommandations et des

vergoed.

*Mijn administratie heeft een aantal kandidaturen ontvangen. Begin 2011 zal het comité zijn werkzaamheden aanvangen. Mijn kabinet zal de notulen van de vergaderingen ontvangen. De sector wordt geïnformeerd via het gewestelijk adviescomité en het infoblad Taxi Iris Service.*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Het comité is een uitstekend idee, op voorwaarde dat het de taxigebruikers effectief vertegenwoordigt. Een consumentenorganisatie die u zeker moet uitnodigen, is het OIVO (Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties).*

*Dat enkel de leden die de gebruikers vertegenwoordigen een vergoeding krijgen, vind ik een goed idee.*

*U moet er wel voor zorgen dat de samenstelling van het comité representatief is en dat mensen die te vaak afwezig zijn, worden vervangen.*

- *Het incident is gesloten.*

propositions afin d'améliorer la qualité du service offert.

Ces usagers, membres du comité, devront se présenter à ces réunions une fois par trimestre, à raison d'environ deux heures. Il nous paraît donc normal, comme c'est le cas pour d'autres comités, de les rémunérer. Les autres membres qui ne sont pas des usagers ne seront pas rémunérés.

Mon administration a reçu un certain nombre de candidatures. Le comité sera effectif au début de l'année 2011. Les réunions des comités des utilisateurs feront l'objet de procès-verbaux qui seront transmis par l'administration à mon cabinet. En outre, la profession sera mise au courant par le biais du comité consultatif régional et du bulletin d'information Taxi Iris Service.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** Vous avez répondu à presque toutes mes questions. Je répète que je trouve l'idée excellente. Il faudra cependant veiller à ce que les membres de ce comité soient représentatifs des usagers et qu'il ne soit pas noyauté par des gens qui ne représenteraient pas du tout la clientèle régulière. Parmi les organismes de défense des consommateurs, vous avez cité un certain nombre d'associations. Le Centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs (CRIOC) n'y figure pas. Il serait intéressant de faire appel à lui.

J'ai bien compris qu'il n'y aurait pas de professionnels du secteur dans le comité, mais que vous allez néanmoins transmettre les rapports au conseil consultatif. Enfin, je prends note du fait que les jetons de présence ne concerneront que les usagers clients. Vous avez donc bien balisé la question.

Je trouve que c'est une bonne idée. Je vous conseillerais cependant de veiller à avoir en face de vous des gens représentatifs et de vous laisser l'opportunité de changer la composition du groupe en cas d'absences répétées.

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
JAMAL IKAZBAN**

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de informatieborden over de frequentie aan de tramhaltes".**

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban** *(in het Frans).*- *Steeds meer bus- en tramhaltes zijn uitgerust met informatieborden die de wachttijd aanduiden. Het is belangrijk om reizigers informatie in real time aan te bieden, zodat zij de wachttijd zo goed mogelijk kunnen inschatten.*

*In sommige stations vermelden die wachttijdborden evenwel maar weinig praktische informatie. Zo wordt in de stations Beurs en De Brouckère enkel de frequentie tijdens de piek- en daluren, 's avonds en in het weekend vermeld. Die informatie geldt voor alle trams op de lijn en zegt niets over de exacte doorkomst van de volgende tram.*

*Hoeveel heeft de plaatsing van die informatieborden gekost? Wat is het doel van die borden? Zullen zij ooit nauwkeurige informatie weergeven?*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *In 2005 werd een openbare aanbesteding uitgeschreven om alle premetrostations uit te rusten met borden die de wachttijden aangeven. Die opdracht werd eind 2005 toegekend voor een*

**QUESTION ORALE DE M. JAMAL  
IKAZBAN**

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "les indicateurs de fréquence dans les stations de tram".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** De plus en plus d'arrêts de tram et de bus sont équipés d'afficheurs d'informations sur les temps d'attente. Il s'agit là d'une très bonne initiative. En effet, l'usager doit savoir ce qu'il en est de la marche réelle des véhicules pour pouvoir utiliser au mieux le temps disponible avant l'arrivée de son moyen de transport. En revanche, dans certaines stations, les indicateurs de fréquence n'offrent pratiquement aucun intérêt.

Prenons l'exemple de la station Bourse. Un indicateur de fréquence présent sur les quais y affiche constamment le même message, à savoir les fréquences aux heures de pointe et en heures creuses, en soirée, pendant le week-end, etc. Il n'y a donc rien qui puisse renseigner clairement l'usager, étant donné que ces fréquences valent pour l'ensemble des trams qui passent sur la ligne. Il est dès lors impossible de savoir quand arrivera le tram attendu. Cet exemple n'est pas isolé; le même constat peut être dressé à la station De Brouckère.

Quel a été le coût d'installation de ces indicateurs de fréquence? Quel objectif visaient-ils? De tels indicateurs fourniront-ils un jour une information plus précise à l'attention des usagers? Dans l'affirmative, quand seront-ils opérationnels?

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les afficheurs des stations de préméto sont destinés à indiquer les temps d'attente avant les prochains passages. Un marché visant l'équipement de tous les quais des stations de préméto a été lancé et adjugé fin 2005

*bedrag van 1.035.166 euro.*

*De eerste schermen werden begin 2007 in gebruik genomen. Onmiddellijk bleek dat de informatie onvoldoende betrouwbaar was. Daarom besliste de MIVB om de wachttijden niet meer aan te kondigen, het systeem te analyseren en een oplossing te zoeken. Begin dit jaar werden er met succes nieuwe tests gedaan in het station Montgomery. Naar aanleiding hiervan werden in juni 2010 de borden met wachttijden opnieuw ingevoerd in de vier stations op de middenring. Nadien kwam ook het station Simonis aan de beurt.*

*Voor de stations op de Noord-Zuidas, waaronder de stations Beurs en De Brouckère, acht de MIVB het systeem vandaag nog niet betrouwbaar genoeg om de wachttijden aan te kondigen. Er zijn nog een aantal gevoelige punten, zoals de Grondwettunnel, het aantal tramlijnen en de nabijheid van bepaalde eindhaltes ten opzichte van de tunnel.*

*In de tweede helft van 2011 zou het mogelijk moeten zijn om de wachttijden aan te geven, onder meer door de ingebruikname van een nieuw systeem om de voertuigen te volgen.*

*Ondertussen heeft de MIVB beslist om de borden te gebruiken om nuttige informatie aan de klanten mee te delen, zoals de frequentie van de lijnen of een belangrijke wijziging van het vervoersaanbod (onderbreking van de lijn, inzetting van pendelbussen, enzovoort).*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Er stellen zich twee problemen: de MIVB deelt de beloofde informatie niet mee en de aangekondigde*

pour un montant net de 1.035.166 euros. Il comprenait la fourniture de 54 afficheurs. La mise en service des premiers afficheurs a eu lieu début 2007.

Dès l'origine, la fiabilité des informations s'est révélée insuffisante. La STIB a alors décidé de ne plus afficher les temps d'attente, d'analyser chaque élément du système et d'y apporter une solution. Au début de cette année, de nouveaux essais et une campagne de tests ont été réalisés avec succès à la station Montgomery. Devant ces résultats, la STIB a remis en service l'affichage des temps d'attente dans les quatre stations de l'axe de la Grande Ceinture, puis à Simonis pour la ligne 19, en juin 2010.

Dans les stations Bourse et De Brouckère, comme dans toutes les stations de l'axe Nord-Sud (soit entre la gare du Nord et la station Albert), la STIB a estimé que la fiabilité du système n'était actuellement pas suffisante pour pouvoir afficher les temps d'attente. Les points délicats sont, entre autres, le tunnel Constitution, le nombre de lignes de tram et la proximité de certains terminus par rapport au tunnel.

Les temps d'attente devraient être affichés dans le courant du second semestre de 2011, grâce notamment au nouvel outil de suivi des véhicules, qui remplacera progressivement l'ancien système, vieux de plus de 20 ans.

Dans l'intervalle, la STIB a décidé de profiter de la présence des afficheurs pour y diffuser des informations utiles aux clients. Ces dispositifs sont ainsi utilisés pour indiquer les fréquences des lignes desservant la station ou comme outils de communication et de promotion, en cas de modification importante de l'offre de transport. Je songe, par exemple, à des travaux nécessitant la coupure d'une ligne ou le remplacement par des autobus.

J'espère donc que le système sera opérationnel au second semestre de 2011.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban.-** La STIB partage mon constat quant à l'inefficacité des afficheurs. L'idée d'y diffuser des informations aux voyageurs est

*frequentie wordt niet respecteert.*

*Als wij de mensen willen aanmoedigen om vaker het openbaar vervoer te gebruiken, moeten wij de dienstverlening verbeteren. Nu hebben sommigen de indruk dat de premetrolijnen stiefmoederlijk worden behandeld.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB is zich bewust van het probleem en stelt alles in het werk om het zo snel mogelijk te verhelpen. Het systeem zou volledig operationeel moeten zijn in de tweede helft van volgend jaar.*

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Inch'Allah!*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

**AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de afwerking van de gewestelijke fietsroutes, en van de gewestelijke fietsroute 12b in het bijzonder".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Kunt u me zeggen wanneer u welke fietsroutes wenst af te werken en hoe u dat zult doen? Op de website van Mobiel Brussel staat aangegeven dat Gewestelijke Fietsroutes (GFR) 1, 2, 4, 6 en 11 zijn afgewerkt. Daarnaast wordt vermeld welke fietsroutes in 2010 zullen worden afgewerkt, meer bepaald

sympathique. Toutefois, le problème est double, puisque la STIB ne respecte ni l'affichage promis, ni les fréquences standard affichées.

L'information manque de précision. La STIB partage ce constat de carence.

Pour inciter les gens à utiliser les transports en commun, ce service doit être amélioré. Aux yeux de certains, la ligne de préméto semble en effet quelque peu délaissée.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Vous avez raison, mais la STIB est bien consciente de cette problématique et elle y travaille. On me dit que le problème devrait être résolu pour la deuxième moitié de l'année prochaine.

**M. Jamal Ikazban.-** Comme dit mon collègue M. Albishari, qui prend beaucoup plus souvent le tram que moi : "Inch'Allah !"

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

**À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

**concernant "la réalisation des itinéraires cyclables régionaux et de l'ICR 12b en particulier".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Quels itinéraires cyclables régionaux (ICR) comptez-vous achever et selon quelles modalités ? Je lis sur le site de Bruxelles Mobilité que les ICR 1, 2, 4, 6 et 11 sont terminés.*

*Quel est votre calendrier concret pour les autres*

fietsroute 5, Maalbeek en Kanaal.

Kunt u mij de concrete timing geven voor de afwerking van de overige fietsroutes? Welke vergunningen zijn aangevraagd?

Wat verstaat u precies onder een fietsroute? Wordt er enkel voor bewegwijzering gezorgd of zal men ook fietsinfrastructuur aanleggen, zoals van de rijweg afgescheiden fietspaden?

Op het fietscolloquium dat Mobiel Brussel op 8 oktober 2010 in het CCN organiseerde, kondigde de Brusselse fietsmanager, Frederik Depoortere, aan dat GFR 12 pas in 2013 zal worden afgewerkt. Hij benadrukte dat Jette altijd een goede leerling is geweest en dat deze fietsroute daarom zeker niet als laatste aan bod zal komen. Toch moest hij toegeven dat enkel de Gewestelijke Fietsroute PP, die loopt langs herkenningpunten in Brussel (de zogenaamde "paleizenroute"), nog na de fietsroute in Jette wordt voltooid. GFR 12 zal dus net niet de rode lantaarn zijn.

De werkgroep Mobiliteit uit Jette, waarvan ik lid ben, heeft reeds in 2002 een brief aan de Brusselse regering gestuurd. Daarin vroegen de leden om de bewuste fietsroute te voltooien. Toen kregen zij als antwoord dat de fietsroute in 2005 zou worden voltooid. Zoals u weet, is de fietsroute er nog altijd niet. Het project wordt nog maar eens tot 2013 uitgesteld. De bevoegde ambtenaar in Jette, die al jaren zijn schouders zet onder dit project, is terecht zwaar ontgoocheld. Deze manier van werken is niet meteen motiverend voor gemeenten die al jaren hun best doen.

Welke criteria worden gehanteerd voor het bepalen van de volgorde waarin de fietsroutes worden afgewerkt? Het lijkt namelijk vanzelfsprekend dat men eerst daar in actie schiet, waar de lokale medewerking optimaal is. Jette is al jaren vragende partij.

Ik begrijp echt niet dat dit dossier zo lang aansleept. U hebt te maken met capabele mensen die bereid zijn om mee te werken. Alle partners willen het project steunen. Het is erg frustrerend dat de fietsroute nog niet is gerealiseerd.

*(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

*ICR ? Quels permis ont-ils été demandés ?*

*Qu'entendez-vous exactement par "itinéraire cyclable" ? Y aura-t-il, outre une signalisation, une infrastructure cyclable ?*

*Quels sont les critères qui président à la détermination de l'ordre de réalisation des ICR ? Il me semble en effet évident d'agir d'abord là où la collaboration avec la commune est optimale. Je vous citerai le cas de Jette, qui devra encore attendre jusque 2013 pour voir l'ICR 12 achevé, malgré l'implication des pouvoirs locaux dans ce projet. C'est vraiment frustrant de voir que ce projet traîne depuis dix ans.*

*(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)*



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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Mevrouw Maes, uw gedrevenheid siert u.

Er wordt momenteel gewerkt aan de Maalbeekroute in Schaarbeek, aan GFR 5 in Elsene en aan de Kanaalroute. Die werken worden in 2011 voortgezet. We beschikken over de volgende vergunningen:

- GFR 5: het deel tot Watermaal-Bosvoorde. Het deel tussen Blyckaerts en de kleine ring kan zonder vergunning, als de gemeente daarmee instemt. De volledige route 5 krijgt in 2011 nieuwe wegwijzers.
- GFR Kanaal: het deel op de Havenlaan. Het gedeelte in kasseien vanaf de sluis in Anderlecht kan worden aangepast zonder vergunning;
- GFR 12: het gedeelte op de Woestelaan, de Vanderstichelenstraat en de Opzichtersstraat;
- GFR 11 en GFR Zenne (gedeelte rond de Grote Markt): definitieve vergunning;

GFR 3, 9, A en B en GFR Maalbeek (het deel in Sint-Joost) kunnen zonder vergunning worden gerealiseerd, na akkoord van de betrokken gemeenten.

De volgende vergunningen worden dit jaar nog aangevraagd:

- GFR Maalbeek: delen in Neder-Over-Heembeek en op de Maalbeeklaan;
- GFR Zenne en C (deel in Vorst).

In 2011 zullen we de volgende vergunningen aanvragen:

- GFR Kanaal: deel aan de Veeweydekaai;
- GFR Zenne, 7, 8, B en C in de gemeenten Sint-Gillis, Ukkel en Elsene.

In 2011 zullen we werken uitvoeren aan de GFR Maalbeek, Kanaal, 5, Zenne en C (in Vorst) en 12 (op de Woestelaan). De versnelde uitvoering

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Nous travaillons actuellement à l'itinéraire Maelbeek à Schaerbeek, à l'ICR 5 à Ixelles et à la route du Canal. Ces travaux seront poursuivis en 2011 et nous disposons des permis suivants :*

- *ICR 5 : la partie jusque Watermael-Boitsfort. La partie entre la place Blyckaerts et la Petite ceinture ne nécessite pas de permis, moyennant l'accord de la commune. L'ICR 5 aura de nouveaux panneaux indicateurs en 2011.*
- *ICR Canal, la partie sur l'avenue du Port et la partie pavée à partir de l'écluse d'Anderlecht dont l'aménagement ne nécessite pas de permis ;*
- *ICR 12, la partie sur l'avenue Woeste, la rue Vanderstichelen et la rue de l'Intendant ;*
- *permis définitif pour les ICR 11 et Senne ;*
- *les ICR 3, 9, A et B et le tronçon de l'ICR Maelbeek à Saint-Josse-ten-Noode peuvent être aménagés sans permis de bâtir, en concertation avec les communes concernées.*

*Plusieurs permis doivent encore être demandés. En 2011, nous effectuerons des travaux sur les ICR Maelbeek, Canal, 5, Senne, C et 12. L'exécution accélérée de l'ICR A, B, 4 et 9 sera poursuivie.*

*Nous terminerons en 2012, 2013 et 2014 par le lancement d'études et l'exécution des ICR 10 et 12, ainsi que l'itinéraire Palais.*

*Les itinéraires cyclables sont des routes cyclables conseillées pour les déplacements de moyenne et de longue distances. Ils traversent soit différentes communes (itinéraires cyclables régionaux), soit une seule commune (itinéraires cyclables communaux). Leur aménagement dépend des spécificités locales. Toute la palette de mesures, de la signalisation à la piste cyclable séparée, est mise en oeuvre en fonction des besoins et de l'espace disponible.*

*L'ordre d'exécution des itinéraires cyclables résulte d'un compromis historique et politique. Il ne me*

van GFR A, B, 4 en 9 wordt voortgezet.

In 2012, 2013 en 2014 blijven de studies en de uitvoering van drie fietsroutes over: 10, 12 en de Paleizenroute.

Fietsroutes zijn aanbevolen fietswegen voor verplaatsingen op middellange en lange afstand, die ofwel door verschillende gemeenten (gewestelijke fietsroutes), ofwel binnen eenzelfde gemeente (gemeentelijke fietsroutes) lopen. Hun aanleg is afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden. Het hele palet aan maatregelen, gaande van bewegwijzering tot volledig vrij liggende fietspaden, wordt aangepast aan de noden en de beschikbare ruimte.

De volgorde van de uitvoering van de fietsroutes is het resultaat van een historisch en politiek compromis. Ik heb ervoor gekozen om aan gestarte studies voorrang te geven en de volgorde te behouden. Enkel voor de routes 10, 12 en Paleizen was er nog speelruimte qua planning. Die hebben we gebruikt in het voordeel van Jette, omdat de afwerking van GFR 12 niet veel werk meer vergde.

**Mevrouw Annemie Maes.-** U zegt dat het om uiteenlopende maatregelen zal gaan. Waar signalisatie volstaat, zullen de fietspaden niet worden beveiligd. Ik heb er op zich geen probleem mee dat de aanpak niet eenvormig is.

Maar hoe zit het met het onderhoud van de fietsroutes? Het volstaat niet om bordjes te plaatsen die aangeven dat het om een fietsroute gaat. De fietsroute die door Molenbeek loopt, is op sommige plekken in zo'n slechte staat dat zelfs ervaren fietsers er zich amper wagen. Officieel staat de Molenbeekse fietsroute nochtans aangeduid als een fietsroute die af is. Zulke situaties zijn onaanvaardbaar.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** U kunt dergelijke problemen altijd signaleren. Als het om een gemeenteweg gaat, zullen wij het probleem melden aan de betrokken gemeente. Anders zullen wij de opmerking opnemen in de gewestelijke plannen.

*semble pas judicieux de laisser en suspens les études qui ont déjà débuté et de bouleverser l'ordre établi. Il existe toutefois une marge de manoeuvre dans le planning pour les itinéraires 10, 12 et Palais. Celle-ci a été utilisée en faveur de la commune de Jette, vu le peu de travaux restant à exécuter sur l'itinéraire 12.*

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Vous dites que les tronçons de la piste cyclable pourvus d'une signalisation ne seront pas protégés. Je n'ai rien contre cette approche diversifiée. Qu'en est-il toutefois de l'entretien des itinéraires cyclables ? Le placement de panneaux ne suffit pas. Le tronçon de l'ICR qui traverse Molenbeek est à ce point détérioré que les cyclistes n'osent pas s'y aventurer. C'est inacceptable.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Vous pouvez toujours signaler ce genre de problème. Nous avertirons la commune en question s'il concerne une voirie communale et nous en tiendrons compte dans les plans régionaux s'il s'agit d'un problème régional.*

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik zal nagaan of het om een gemeentelijke of een gewestelijke weg gaat en het zeker signaleren. Ik zal er ook over waken dat er echt iets aan wordt gedaan. Verder zal ik het goede nieuws overmaken aan de mobiliteits-ambtenaar van Jette, die al jaren uitstekend werk levert.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van het Rogierplein en omgeving".

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Bij het begin van de regeerperiode werden er noodgedwongen aanzienlijke besparingen aangekondigd. Wegens de begrotingsproblemen moesten enkele grote infrastructuurwerken willens nillens worden aangepast, uitgesteld of zelfs geschrapt. Begin september 2009 werd er gevreesd voor de toekomst van het Rogierplein en omgeving, waarvan de heraanleg al bijna vijf jaar op het programma staat. Begin 2010 kondigde u aan dat het project voor het Rogierplein toch zou worden uitgevoerd, zij het in een licht gewijzigde versie met goedkopere materialen en een minder luxueuze afwerking.

U hebt vandaag een persconferentie gehouden om het project voor te stellen. Ik had het geapprecieerd als u ons had uitgenodigd, want ik was er graag bij geweest. Ik zal u toch mijn vraag stellen, ook al heb ik het antwoord al gedeeltelijk in de pers gelezen.

De heraanleg van de strook tussen de Koning Albert II-laan en de Ginestestraat zou worden uitgesteld. De heraanleg maakt integraal deel uit van het project van Xaveer de Geyter Architects en heeft ertoe bijgedragen dat dit project de architectuurwedstrijd voor het Rogierplein won. Er

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Je n'y manquerai pas et veillerai à ce que l'on en tienne compte. Par ailleurs, je ferai part de la bonne nouvelle au fonctionnaire en charge de la mobilité à Jette, qui réalise un excellent travail depuis des années.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le réaménagement de la place Rogier et de ses abords".

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Étant donné le contexte budgétaire, vous avez annoncé début 2010 que le projet de la place Rogier serait réalisé dans une version légèrement modifiée, avec des matériaux moins chers et une finition moins luxueuse.*

*Le réaménagement du tronçon situé entre le boulevard du Roi Albert II et la rue Gineste serait différé. Il fait pourtant partie intégrante du projet de Xaveer de Geyter Architects et a contribué à sa désignation. Il prévoyait de nouvelles bandes réservées aux bus, de sorte que la place ne soit plus coupée en deux par une file de bus, ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable et d'une bande piétonne et cyclable ("strip").*

*Cette partie indispensable du projet ne peut être supprimée. Malheureusement, si elle est différée, nous ne savons pas clairement quand elle sera réalisée.*

*Quels sont les plans définitifs pour la place Rogier ? Quand seront-ils exécutés ? Comment veillerez-vous à ce que la partie de la Petite ceinture située entre le boulevard Albert II et la rue*

zouden busstroken komen die ertoe leiden dat het nieuwe plein niet langer in tweeën wordt gekliefd door een file bussen, zoals nu het geval is. Bovendien zou er een fietspad worden aangelegd. Dat is erg nuttig, want het plein is zeer onaangenaam en gevaarlijk voor fietsers. De zogenaamde "strip", een strook met bomen, banken, fonteinen en groen, wordt een voetgangerszone.

Uitstel is geen afstel: dit onmisbare deel van het project mag niet worden geschrapt. Helaas is het tot op heden niet duidelijk wanneer deze heraanleg zal plaatsvinden, moesten de volledige plannen van architect de Geyter niet in één beweging worden uitgevoerd. Ik weet dat mijn vraag achterhaald is, maar ik moet nu eenmaal de tekst voorlezen die ik heb ingediend.

Dit dossier sleept al een tijdje aan. Het wordt tijd dat de regering de definitieve plannen bekendmaakt en de Brusselaars informeert.

Wat zijn de definitieve plannen voor het Rogierplein? Wanneer worden ze uitgevoerd? Hoe zult u ervoor zorgen dat het gedeelte van de kleine ring tussen de Albert II-laan en de Ginestraat wordt heraangelegd? Hoeveel bedraagt de bijkomende kostprijs voor de heraanleg van de "strip"? Kunt u geen beroep doen op alternatieve financieringsbronnen zoals Beliris om de plannen van Xaveer De Geyter Architects volledig uit te voeren?

Als de plannen niet volledig worden uitgevoerd, hoe zult u er dan voor zorgen dat het autoverkeer van het plein wordt geweerd? Hoe en wanneer worden de buurtbewoners officieel ingelicht over de plannen, de timing en de uitvoering van de werken? Ik sluit me aan bij het verzoek van de heer Albishari om de commissieleden voortaan uit te nodigen voor uw persconferenties.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** U hebt gelijk dat het misschien een slechte gewoonte is dat ministers de parlementsleden niet uitnodigen wanneer ze een project aan de pers voorstellen. Er wordt heel wat informatie gegeven tijdens zulke persconferenties. We zullen op informele wijze bespreken welke formule we in de toekomst kunnen gebruiken om parlementsleden op de

*Gineste soit réaménagée ? À combien s'élève le coût additionnel pour le réaménagement de la bande piétonne et cyclable ? Ne pouvez-vous faire appel à des sources de financement alternatives pour réaliser l'ensemble des plans de Xaveer De Geyter Architects ?*

*Si les plans ne sont pas réalisés dans leur intégralité, que ferez-vous pour que la circulation automobile n'envahisse pas la place ? Quand et comment les riverains seront-ils officiellement informés des plans, du calendrier et de l'exécution des travaux ? Tout comme M. Albishari, je demande que les commissaires soient désormais invités à vos conférences de presse.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Nous discuterons de manière informelle de la formule à utiliser à l'avenir pour informer les parlementaires.*

*Le réaménagement de la place Rogier est une absolue nécessité, mais il doit être réaliste et son coût doit être raisonnable. Le projet présenté*

hoogte te houden.

Het is altijd mijn bedoeling geweest om de heraanleg van het Rogierplein uit te voeren. Het was absoluut noodzakelijk dat er iets met het plein gebeurde, maar wel op een realistische, betaalbare manier. Er zijn heel wat contacten geweest tussen mijn kabinet, de overheidsdiensten en de architecten en ingenieurs. Uiteindelijk is het project dat ik vandaag heb voorgesteld uit de bus gekomen.

Het project spaart zo'n 10 miljoen euro uit in vergelijking met de vorige plannen, zonder dat er moet worden geschrapt in de geplande werken op het plein en op de "strip" langs de kleine ring.

Het project ziet er als volgt uit. In de ondergrondse ruimte worden het metrostation, de lokettenzaal en het winkelcentrum opnieuw aangelegd. Vanuit het Rogierplein zal men zich naar het station kunnen begeven via een majestueuze trap en een lift. Die grote toegang zal worden overtrokken met een luifel, die in het gewijzigde plan 4 m minder doorsnede heeft. Dat resulteert in een belangrijke besparing. Ook het gebruik van goedkoper materiaal voor de bekleding van de luifel haalt de prijs drastisch naar beneden.

Voor de bekleding van de strip worden geen exclusieve materialen gebruikt. De nieuwe materialen zijn goedkoper en gemakkelijker te verkrijgen en te vervangen. Zo wordt het project veel goedkoper en tevens duurzamer, omdat herstellingen sneller kunnen worden uitgevoerd.

Volgens de architect is er een zware inspanning geleverd om de prijs te drukken maar is de kwaliteit van het project er alleen maar op vooruitgegaan.

In januari beginnen de werken voor de aanleg van het atrium, de grote ruimte waar het vernieuwde station en de trappenhal zullen komen. De ruwbouw daarvoor is al klaar.

In de helft van 2011 zullen de werken aan de luifel aanvangen. Ze zullen ongeveer een jaar in beslag nemen. De luifel zal 9 m hoog en 63 m breed worden en niet alleen de ingang van het metrostation overdekken, maar ook een stukje van de kleine ring, waar een bushalte komt. Ondertussen zal ook het metrostation worden afgewerkt.

De afwerking van het plein is gepland voor 2012.

*aujourd'hui est le fruit de nombreux contacts entre mon cabinet, les services publics et les architectes et ingénieurs.*

*Le projet actuel - qui prévoit de réduire la largeur de l'auvent et de recourir à des matériaux meilleur marché pour l'habillage de celui-ci - permet de réaliser une économie de dix millions d'euros par rapport au projet initial, sans qu'il faille renoncer aux travaux prévus sur la place ou à la bande piétonne et cycliste le long de la Petite ceinture.*

*Les matériaux qui seront utilisés pour le revêtement de la bande piétonne et cycliste sont meilleur marché, plus faciles à obtenir et à remplacer. Le projet en devient moins coûteux et plus durable, puisque les réparations pourront être effectuées plus rapidement.*

*Selon l'architecte, les efforts fournis pour orienter les prix à la baisse profitent à la qualité du projet.*

*Les travaux d'aménagement de l'atrium, du grand espace qui accueillera la station rénovée et la cage d'escalier débiteront en janvier. Le gros oeuvre est déjà prêt.*

*Le placement de l'auvent, d'une hauteur de 9 m et d'une largeur de 63 m, débutera à la mi-2011 et durera environ un an. Il couvrira l'entrée de la station de métro et une partie de la Petite ceinture, qui accueillera un arrêt de bus. Entre-temps, la station de métro sera également réaménagée.*

*L'achèvement de la place est prévu pour 2012 et les travaux devraient durer un an. Nous tiendrons informés les piétons de l'évolution du chantier et nous afficherons des photos illustrant le projet final.*

*L'auvent sera financé au moyen de fonds Beliris, le reste des travaux via des moyens régionaux. Pour l'instant, nous ignorons si un financement alternatif via Beliris est envisageable, car des négociations relatives à un nouvel avenant ne seront possibles qu'une fois un gouvernement fédéral constitué.*

*Le tronçon situé entre la rue Gineste et le boulevard Albert II a finalement pu être maintenu et constitue un élément majeur du projet, étant donné qu'il représente 60% du total de la surface à réaménager.*

Ook die werken zullen ongeveer een jaar duren. Het volledige project zou tegen de zomer 2013 voltooid moeten zijn. Wij zullen ervoor zorgen dat de voorbijgangers goed geïnformeerd zijn en precies weten wat er te gebeuren staat. Wij zullen ook foto's ophangen van hoe het uiteindelijke project eruit zal zien.

Wij dachten eerst dat de strip tussen de Ginestestraat en de Albert II-laan een element was dat moest sneuvelen om het project binnen haalbare financiële grenzen te houden, maar uiteindelijk hebben wij de strip kunnen behouden. Op het plein zelf zal een waterpartij komen. Het gaat om een soort vernevelingssysteem dat uit de grond komt, naar het voorbeeld van de waterelementen op de kades in Bordeaux.

De luifel zal met Belirismiddelen worden gefinancierd. De overige werken zullen met gewestmiddelen worden gerealiseerd. Het is op dit ogenblik nog niet duidelijk of wij een alternatieve financiering via Beliris in de wacht kunnen slepen, omdat onderhandelingen over een nieuwe bijakte pas mogelijk zijn wanneer er een nieuwe federale regering is.

De strip is een heel belangrijk onderdeel van het project, aangezien deze 60% van de totaal heraan te leggen oppervlakte vertegenwoordigt.

Wat de praktische organisatie van de werf betreft, zijn de nodige contacten gelegd met de politiediensten, de gemeenten, de openbare vervoermaatschappijen (MIVB, De Lijn) en de brandweer om de verschillende bouwfases zo goed mogelijk te laten verlopen. De ondergrondse doorgang naar City2 zal openblijven en bovendien worden opgeknapt. Ook de hotels zullen toegankelijk blijven en we zullen erover waken dat de hotelgasten zo weinig mogelijk hinder ondervinden. We zorgen er tevens voor dat de buurtbewoners alle informatie krijgen over de organisatie van de werken.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Uw antwoord stelt mij gerust. Het verheugt ons dat de geplande voorzieningen voor voetgangers en fietsers behouden blijven.

- *Het incident is gesloten.*

*S'agissant de l'organisation pratique du chantier, les contacts nécessaires ont été pris avec les services de police, les communes, la STIB et De Lijn, et les pompiers, afin d'agencer au mieux les différentes phases de construction. Nous veillerons à ce qu'il y ait le moins de nuisance possible. De même, nous informerons les riverains de l'organisation des travaux.*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Votre réponse me rassure. Je suis ravie d'entendre que les aménagements prévus pour les piétons et les cyclistes seront maintenus.*

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
EMIN ÖZKARA**

**AAN MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de problemen met de toegangs-  
sassen van het MIVB-net".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF  
VAN DAMME**

**AAN MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de procedure gevolgd bij de  
heraanleg van de Ninoofsepoort".**

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

**QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS,**

**concernant "le problème avec les sas d'accès  
au réseau de la STIB".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN  
DAMME**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la procédure suivie lors du  
réaménagement de la porte de Ninove".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

## BIJLAGEN

### Moties – Indiening

#### Gemotiveerde motie

**Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van de interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het project voor de heraanleg van de Havenlaan".**

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van mevrouw Viviane TEITELBAUM betreffende «het project voor de heraanleg van de Havenlaan» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,
- Aangezien al vele jaren gewag gemaakt wordt van de grootscheepse heraanleg van de Kanaalzone, en met name van de Havenlaan;
- Aangezien die laan een grote weg is, in straatstenen en met bomen, langs de site van Thurn & Taxis, alsook een structurerende as naast het kanaal, met prachtige rijen platanen;
- Aangezien die as een waardevolle getuigenis is van het industrieel verleden van ons land en onze hoofdstad en thans nog een rol speelt bij de economische ontwikkeling van ons Gewest;
- Aangezien het gewestelijk project waarvoor een vergunning is verleend bestaat in de volledige heraanleg van die verkeersader;

## ANNEXES

### Ordres du jour – Dépôt

#### Ordre du jour motivé

**Ordre du jour motivé déposé en conclusion de l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le projet de réaménagement de l'avenue du Port".**

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Viviane TEITELBAUM concernant «le projet de réaménagement de l'avenue du Port» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports;
- Vu que cela fait plusieurs années déjà que l'on évoque le large réaménagement du quartier du canal et en particulier de l'avenue du Port;
- Vu que cette avenue est une grande voie pavée et arborée qui longe le site de Tours et Taxis et qu'il s'agit d'un axe structurant qui borde le canal rythmé par des alignements de platanes magnifiques;
- Vu que cet axe qui constitue un témoin privilégié du passé industriel de notre pays et de notre capitale, joue, encore de nos jours, un rôle dans le développement économique de la Région bruxelloise;
- Que le projet régional qui a reçu un permis consiste en le réaménagement complet de cette artère, réaménagement motivé essentiellement à



heraanleg die destijds voornamelijk verantwoord werd door de vestiging van het BILC;

- Aangezien, naast de volledige heraanleg van de plaats, twee aanzienlijke ingrepen het plaatje afmaken, te weten de vervanging van de eeuwenoude straatstenen door een wegdek in bruin beton en het kappen van meer dan 300 statige platanen, die zouden vervangen worden door een strakkere, buitenschalige rij van verschillende soorten bomen van uiteenlopende grootte;

- Aangezien de KCML aangeeft dat het merendeel van de huidige straatstenen kunnen worden hergebruikt;

- Aangezien het belangrijk is om het erfgoed aan straatstenen van ons land en ons Gewest te bewaren, eerder dan het systematisch te vernietigen;

- Aangezien die wegbedekking onmiskenbare ecologische voordelen inhoudt, omdat straatstenen enorm duurzaam en natuurlijk zijn, makkelijk en regelmatig te onderhouden en nagenoeg onbeperkt herbruikbaar;

- Gelet op de omvang van de bouwplaats en het zwaar vervoer dat nodig zal zijn voor het weghalen van de straatstenen;

- Gelet op het verlies voor het stadslandschap dat zulks zou betekenen voor het hele Gewest, maar vooral voor de havenwijk van Brussel, alsook voor de toekomst en de uitbouw van de site van Thurn & Taxis;

- Aangezien de Regering beslist heeft tot het verplaatsen van het BILC, dat de reden was voor het huidige plan voor de heraanleg;

- Gelet op de financiële middelen die nodig zijn om die werken uit te voeren, in het licht van de financiële toestand van ons Gewest;

- Gelet op de kritische opmerkingen en vaststellingen van een aantal instanties zoals de KCML of verenigingen zoals de Bral of de IEB, maar ook van sommige belangrijke economische kringen, aangezien de eigenaars van de site van Thurn & Taxis hun bekommernissen delen;

l'époque par l'implantation du BILC;

- Qu'à côté du réaménagement complet des lieux, deux modifications d'importance viendront compléter le tableau, à savoir le remplacement des pavés centenaires par des revêtements de béton de couleur brune et l'abattage de plus de 300 platanes majestueux qui seraient remplacés par un alignement plus étroit et hors d'échelle d'arbres d'essences et de tailles différentes;

- Vu que la CRMS indique que l'essentiel des pavés actuels pourraient être récupérés;

- Qu'il est important de préserver le patrimoine pavé de notre pays et de notre Région plutôt que de le détruire systématiquement;

- Que ce revêtement présente des avantages écologiques indéniables puisque le pavé est un matériau naturel extrêmement résistant, d'entretien régulier et aisé ainsi que de récupération quasi infinie;

- Vu l'ampleur du chantier et du charroi lourd que l'évacuation des pavés va représenter;

- Vu la perte, au niveau du paysage urbain, que cela constituera pour la Région entière mais, en particulier pour le quartier maritime de Bruxelles ainsi que pour l'avenir et le développement du site de Tour et Taxis;

- Vu que le Gouvernement a décidé le déplacement du BILC qui motivait le réaménagement tel qu'actuellement conçu;

- Vu les moyens financiers nécessaires pour la réalisation de ces travaux en regard de l'état des finances de notre Région;

- Vu les remarques et les observations critiques formulées par un certain nombre d'institutions comme la CRMS ou d'associations comme IEB ou le Bral, mais aussi par certains milieux économiques importants puisque les propriétaires du site de Tour et Taxis partagent leurs inquiétudes;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- van start te gaan met echt denkwerk en dit dossier sereen en zonder taboes opnieuw te onderzoeken met alle betrokken actoren en partijen, gelet op de financiële middelen die op het spel staan en de vele negatieve gevolgen van dat project;
- alternatieven in overweging te nemen voor de huidige vorm van het project, waarvoor alle beweegredenen die bestonden op het moment dat het werd uitgedacht thans niet meer opgaan voornamelijk omdat men het BILC-project heeft opgegeven. ».

Brussel, 8 december 2010

(Get.) Viviane TEITELBAUM (F)  
Serge de PATOUL (F)

**Eenvoudige motie**

Een eenvoudige motie wordt ingediend door de heer Emin Özkara, mevrouw Céline Delforge en mevrouw Mahinur Ozdemir.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'engager une véritable réflexion et un réexamen serein et sans tabou de ce dossier associant largement tous les acteurs et parties concernées eu égard aux moyens financiers en jeu et aux multiples conséquences négatives que ce projet engendrera;
- d'envisager des alternatives au projet tel qu'il est conçu actuellement, projet qui n'est plus adapté à l'ensemble des considérations présentes au moment de sa conception et principalement à l'abandon du BILC.».

Bruxelles, le 8 décembre 2010

(S.) Viviane TEITELBAUM (F)  
Serge de PATOUL (F)

**Ordre du jour pur et simple**

Un ordre du jour pur et simple est déposé par M. Emin Özkara, Mme Céline Delforge et Mme Mahinur Ozdemir.

**Gemotiveerde motie**

**Gemotiveerde motie ingediend naar aanleiding van de interpellatie van de heer Serge de Patoul tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's en de promotie van het imago van het Gewest" en de toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban betreffende "de nieuwe maatregelen ter identificatie van de Brusselse taxi's".**

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van de heer Serge de PATOUL betreffende «de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's en de promotie van het imago van het Gewest», de toegevoegde interpellatie van de heer van de heer Jamal IKAZBAN betreffende «de nieuwe maatregelen ter identificatie van de Brusselse taxi's» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,
- Gelet op het sectoraal akkoord van 29 juli 2010 dat de bases legt voor een nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's;
- Gezien de vergadering van het overlegcomité van 24 september 2010 tijdens welke de sector voor verschillende punten zijn voorbehoud heeft geuit, inzonderheid over de kwaliteit van de drager – kleefband of magnetische drager – en over de door het gewestelijk bestuur gevraagde aankoopprijs;
- Aangezien de vergadering van het overlegcomité van 8 december 2010 niet geleid heeft tot een akkoord ingevolge de betoging die op hetzelfde ogenblik plaatshad;
- Aangezien de Brusselse Regering op 28 oktober 2010 een besluit heeft goedgekeurd betreffende de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's en de keuze van de kleuren – mangogeel en zwart voor de drager in dambordpatroon en de lichtbak op het dak;

**Ordre du jour motivé**

**Ordre du jour motivé déposé en conclusion de l'interpellation de M. Serge de Patoul à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois et la promotion de l'image de notre Région" et de l'interpellation jointe de M. Jamal Ikazban concernant "les nouvelles mesures de visibilité des taxis bruxellois".**

« Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de M. Serge de PATOUL concernant «la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois et la promotion de l'image de notre Région», l'interpellation jointe de M. Jamal IKAZBAN concernant «les nouvelles mesures de visibilité des taxis bruxellois» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports;
- Vu l'accord sectoriel du 29 juillet 2010 posant les bases d'une nouvelle identité visuelle pour les taxis bruxellois;
- Vu la réunion du comité de concertation du 24 septembre 2010 lors de laquelle plusieurs réserves ont été émises par le secteur des taxis notamment quant à la qualité du support, adhésif ou magnétique, et quant au prix d'achat demandé par l'administration régionale;
- Vu la réunion du comité de concertation du 8 décembre 2010 n'ayant pas pu aboutir à un accord suite à la manifestation qui s'est déroulée au même moment en marge de cette réunion;
- Vu l'adoption par le Gouvernement bruxellois le 28 octobre 2010 d'un arrêté fixant la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois et le choix des couleurs jaune mangue et noir pour le support à damier et le sputnik;

- Erop gelet dat geel en blauw de kleuren van het Gewest zijn;
- En dat die kleuren ook die zijn van Europa, waarvan Brussel de hoofdstad is;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- haar keuze van mangogeel en zwart te herzien en opnieuw te opteren voor geel en blauw, de kleuren van Brussel en Europa;
- ervoor te zorgen dat de onafhankelijke taxi's niet worden benadeeld door de invoering van de nieuwe visuele identiteit van de Brusselse taxi's;
- bijgevolg te zorgen voor een drager die rekening houdt met de behoeften en eisen van alle taxi's en ervoor te zorgen dat de kosten voor die visuele aanpassing zo laag mogelijk blijven. ».

Brussel, 8 december 2010

(Get.) Serge de PATOUL (F)  
Philippe PIVIN (F)  
Béatrice FRAITEUR (F)

### Eenvoudige motie

Een eenvoudige motie wordt ingediend door de heer Emin Özkara, mevrouw Céline Delforge en mevrouw Mahinur Ozdemir.

- Vu que les couleurs de la Région bruxelloise sont le jaune et le bleu;
- Que ces couleurs sont également celles de l'Europe dont Bruxelles est la capitale;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de :

- corriger son choix des couleurs jaune manguet et noir et en revenir aux couleurs jaune et bleue, couleurs de Bruxelles et de l'Europe;
- veiller à ce que les taxis indépendants ne soient pas lésés par l'exécution de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois;
- prévoir en conséquence un support adapté aux besoins et exigences de tous les taxis et réduire au maximum les coûts de cette adaptation visuelle. ».

Bruxelles, le 8 décembre 2010

(S.) Serge de PATOUL (F)  
Philippe PIVIN (F)  
Béatrice FRAITEUR (F)

### Ordre du jour pur et simple

Un ordre du jour pur et simple est déposé par M. Emin Özkara, Mme Céline Delforge et Mme Mahinur Ozdemir.