



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 15 FÉVRIER 2012**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 FEBRUARI 2012**

—

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
- de Mme Olivia P'tito	6
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le système Collecto et sa promotion ciblée auprès de ses utilisateurs potentiels".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Olivia P'tito.</i>	7
- de M. Aziz Albishari	11
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la relance des études relatives au réaménagement de l'avenue du Port et, en particulier, le projet alternatif approuvé par les comités de riverains et associations le 17 janvier 2012".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	13
- de M. Aziz Albishari	21
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

INHOUD

INTERPELLATIES	6
- van mevrouw Olivia P'tito	6
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de doelgerichte promotie van het Collectosysteem bij de potentiële gebruikers".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Olivia P'tito.</i>	7
- van de heer Aziz Albishari	11
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de nieuwe onderzoeken over de heraanleg van de Havenlaan, met name het alternatief project dat de comités van buurtbewoners en verenigingen hebben goedgekeurd op 17 januari 2012".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	13
- van de heer Aziz Albishari	21
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'action régionale en matière de plantation d'arbres en voirie".		betreffende "de gewestelijke initiatieven van de aanplanting van bomen langs de weg".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	24	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	24
- de Mme Olivia P'tito	35	- van mevrouw Olivia P'tito	35
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'attribution du 'Big Brothers Awards' à la carte Mobib".		betreffende "de toekenning van de 'Big Brothers Awards' aan de Mobibkaart".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Olivia P'tito.</i>	38	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Olivia P'tito.</i>	38
QUESTIONS ORALES	44	MONDELINGE VRAGEN	44
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	44	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	44
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'organisation et le fonctionnement effectif des lignes de bus desservant le sud-est résidentiel bruxellois".		betreffende "de organisatie en werking van de buslijnen in het residentiële zuid-oosten van Brussel".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	44	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	44
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la rénovation de la station de métro Montgomery et de ses abords".		betreffende "de renovatie van het metrostation Montgomery en de omgeving ervan".	

- de M. Jef Van Damme	45	- van de heer Jef Van Damme	45
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la planification du réaménagement de la porte de Ninove".		betreffende "de planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
- de M. Jef Van Damme	48	- van de heer Jef Van Damme	48
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la nouvelle ligne de tram reliant Bruxelles-Nord à Bockstael via Tour & Taxis".		betreffende "de nieuwe tramlijn die Brussel-Noord via Thurn & Taxis verbindt met Bockstael".	
- de Mme Sophie Brouhon	50	- van mevrouw Sophie Brouhon	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le déroulement du réaménagement de la rue de la Brasserie".		betreffende "het verloop van de heraanleg van de Brouwerijstraat".	

Présidence : M. Jef Van Damme, deuxième vice-président
Voorzitterschap: de heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

concernant "le système Collecto et sa promotion ciblée auprès de ses utilisateurs potentiels".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Le système de taxis collectifs bruxellois Collecto, créé en 2008, fonctionne assez bien. Avec plus de 200 points de départ, ce système très flexible permet à bon nombre de Bruxellois de se déplacer dans la Région à des heures tardives.

En 2011, 94.597 personnes auraient utilisé ce service, avec une moyenne de 2,33 personnes par course. En semaine, les taxis transportent essentiellement des travailleurs de nuit et des jeunes et moins jeunes qui font la fête les vendredis et samedis soir.

Admettez que le nombre moyen de voyageurs par course est relativement faible pour un système qui se veut collectif !

Mme la Ministre, vous avez déclaré dans la presse : "Nous ne nous arrêterons pas là. Le nombre d'usagers ne cessera d'augmenter, vu qu'il est désormais possible de réserver par sms ou via la messagerie vocale".

Cependant, le public jeune ou les travailleurs de nuit et employeurs sont-ils bien informés de ce

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

betreffende "de doelgerichte promotie van het Collectosysteem bij de potentiële gebruikers".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het Collectosysteem telt meer dan 200 vertrekpunten, is flexibel en functioneert vrij goed.*

In 2011 maakten 94.597 personen er gebruik van, met een gemiddelde van 2,33 personen per rit. Tijdens de week zijn dat vooral nachtwerkers, op vrijdag en zaterdag gaat het eerder om mensen die uitgaan.

Het gemiddelde aantal reizigers per rit ligt laag voor een collectief systeem. In de pers verklaarde u dat het aantal gebruikers zou toenemen, omdat voortaan ook per sms of voicemail gereserveerd kan worden.

Zijn de nachtwerkers (en hun werkgevers) en de jongeren wel voldoende op de hoogte van het Collectosysteem? De website van Collecto was op 20 januari 2012 alleszins niet bijgewerkt. Zelfs de naam van de vorige minister van Mobiliteit stond er nog op.

Staat er een communicatiecampagne voor jonge Brusselaars en nachtwerkers op het programma?

système ? Sur le site internet de Bruxelles Mobilité, on pouvait lire le 20 janvier 2012 - mais peut-être est-ce modifié depuis - certaines informations destinées aux employeurs, comme l'utilisation d'une feuille explicative à afficher aux valves de leurs entreprises. Ce document date de 2009 car le système de réservation par sms ou par messagerie vocale n'y apparaît pas et le nom de l'ancien ministre de la Mobilité y est d'ailleurs toujours utilisé. Peut-être faudrait-il l'actualiser...

Une campagne de communication qui cible les "jeunes Bruxellois" (issus des écoles, hautes écoles et universités) et "travailleurs de nuit" est-elle à l'agenda ?

Comment les entreprises bruxelloises (horeca, industries, etc.) qui emploient des travailleurs de nuit sont-elles informées de ce système ?

Combien d'entreprises utilisent-elles régulièrement le système Collecto pour leurs travailleurs ? Dans quels secteurs d'activités sont-elles les plus présentes ?

Dans quelle mesure ne pourrait-on pas utiliser Collecto pour sortir de la Région bruxelloise pour aller en Région wallonne et en Région flamande ? Ceci me semble fondamental. Les entreprises qui recrutent en périphérie et au-delà sont-elles informées de ce système ? Promeut-on ce système afin que l'engagement de Bruxellois à Zaventem ou ailleurs soit facilité ? L'on sait bien que le fait de ne pas avoir de voiture constitue un véritable obstacle pour ceux qui veulent se rendre au-delà des frontières bruxelloises. Les horaires proposés par les chemins de fer sont parfois très difficiles lorsqu'il s'agit d'entrer dans Bruxelles ou d'en sortir à certaines heures.

Avez-vous des contacts avec les universités et hautes écoles de la Région bruxelloise pour promouvoir ce système ? Des stations Collecto sont-elles disponibles à côté de tous ces lieux fréquentés par une population qui sort à des heures tardives ?

Discussion

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

Hoe worden de ondernemingen ingelicht? Hoeveel bedrijven en sectoren maken geregeld gebruik van het Collectosysteem?

Gaat Collecto over de gewestgrenzen? Zijn de bedrijven in de Rand op de hoogte van het systeem? Wordt het er gepromoot, zodat Brusselaars er gemakkelijker aan de slag kunnen? Wie geen auto heeft, raakt immers moeilijk aan werk buiten Brussel. Er rijden vaak geen treinen buiten de spitsuren.

Hebt u contact opgenomen met de universiteiten en hogescholen om het systeem bekend te maken? Vindt men ook Collectohaltes in de uitgangsbuurtten?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Quelle est l'évolution du coût du système Collecto pour la Région ?

Je voudrais que nous ayons une réflexion sur les moyens d'amener les travailleurs bruxellois en dehors de Bruxelles. Il ne faudrait pas que la Région finance l'accessibilité d'entreprises qui ne payent pas leurs impôts à Bruxelles.

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

Mme Cécile Jodogne.- Le système Collecto est une bonne idée qui gagnerait à être connue. Il serait à cet égard facile de veiller à ce que l'ensemble des communes bruxelloises soient informées à ce sujet. Car, outre les différents moyens que cite Mme P'tito, les communes disposent elles-mêmes de moyens de diffusion efficaces, comme le toutes-boîtes, qui permettraient de toucher énormément de monde.

À côté des universités et hautes écoles, il faudrait aussi entreprendre une campagne ciblée de communication auprès des salles de spectacle publiques et privées qui souffrent parfois d'un réel problème d'accessibilité, non seulement en voiture, mais aussi, après certaines heures, en transports publics.

Le système Collecto mérite d'être mieux utilisé !

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout d'abord, contrairement à ce que Mme P'tito a dit, le taux moyen de 2,33 personnes par course observé en 2011 est un taux de regroupement tout à fait honnête puisqu'il progresse depuis le chiffre de 1,66 enregistré en 2010, une progression notable. Si nous prenons la moyenne des huit derniers mois, c'est-à-dire de juin 2011 à janvier 2012 inclus, le taux de regroupement observé s'élève à 2,61 personnes ayant partagé un taxi collectif.

Pour répondre à Mme Delforge, le budget global prévu pour Collecto s'élève à 650.000 euros. À mesure que le nombre d'usagers qui paient un tarif forfaitaire progresse, la Région devra injecter moins de moyens. Le fait que le taux évolue à la hausse a évidemment un impact sur le budget.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Hoe evolueert de kostprijs van Collecto voor het gewest?

We moeten nadenken over de middelen waarmee we Brusselaars buiten Brussel aan het werk willen krijgen. Het is niet de bedoeling dat het gewest ondernemingen steunt die hun belastingen niet in Brussel betalen.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Collecto is een goed systeem en zou meer bekendheid moeten krijgen. De Brusselse gemeenten moeten het promoten bij hun inwoners, bijvoorbeeld door hen een folder te bezorgen.

Niet alleen in de universiteiten en hogescholen moet u een informatiecampagne voeren, maar ook in concertzalen en op andere plaatsen die op bepaalde tijdstippen moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Mevrouw P'tito, het gemiddelde van 2,33 personen per rit in 2011 is een eerlijk cijfer en betekent een aanzienlijke stijging tegenover 2010 (1,66 personen). Het gemiddelde van de voorbije acht maanden bedraagt zelfs 2,61 personen.

Het globale budget voor Collecto bedraagt 650.000 euro. Hoe meer gebruikers een forfaitair bedrag betalen, hoe minder middelen het gewest moet investeren. De hogere bezettingsgraad heeft een gunstige invloed op het budget.

Collecto is interessanter dan de Noctisbussen. Ik kan een vergelijking van de kosten voor het gewest laten toevoegen aan het verslag.

Mobiel Brussel zal de informatie over Collecto op

Le système Collecto est plus intéressant que les bus Noctis. Je n'ai pas les chiffres exacts ici. Je pourrais les joindre au compte rendu afin d'établir une comparaison entre le coût pour la Région des systèmes Collecto et Noctis, sachant que le taux de regroupement augmente mensuellement pour le service Collecto.

En ce qui concerne le site internet de Bruxelles Mobilité, mon administration a pris connaissance de la nécessité d'une mise à jour des renseignements concernant le système Collecto. Celle-ci sera effectuée dans les plus brefs délais. J'y ai tout intérêt. D'autre part, toute référence à l'un ou l'autre ministre sera supprimée.

Concernant les actions promotionnelles de Collecto, aucune campagne de communication n'est actuellement à l'ordre du jour. La dernière grande campagne promotionnelle de Collecto date d'avril 2010, période à laquelle le changement tarifaire de Collecto a été appliqué, parallèlement au réaménagement du réseau Noctis. Cette campagne de publicité avait été menée par la STIB.

En 2011, l'administration des taxis a fait produire un fascicule d'information sur le service Collecto, ainsi qu'un plan combiné "Noctis/Collecto". Ce fascicule fut ensuite distribué dans les secteurs de l'horeca et de l'enseignement. Il comprenait également une liste des universités et hautes écoles bruxelloises.

J'ai pris note des recommandations faites, entre autres, par Mme Jodogne, visant à faire plus de publicité encore, notamment auprès des secteurs des arts du spectacle, etc. En effet, nous pourrions également distribuer ces dépliants d'information auprès des salles de spectacle qui pourraient, à leur tour, relayer l'information dans le cadre de leur publicité. Il en va de même pour les communes. Ainsi, il pourrait être intéressant d'envoyer un courrier aux communes et salles de spectacle.

Quant aux arrêts Collecto installés par la STIB, ils sont répartis de manière uniforme sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Certaines adaptations ont été faites afin de mieux répondre aux besoins des passagers des taxis Collecto. Lorsque la demande le justifie, la STIB peut installer un arrêt pour taxis Collecto à un endroit spécifique.

haar website zo spoedig mogelijk bijwerken. De bevoegde minister zal niet langer worden vermeld.

Momenteel is er geen communicatiecampagne over Collecto gepland. De laatste grote campagne werd door de MIVB gevoerd in april 2010, naar aanleiding van de gewijzigde tarieven van Collecto en het Noctisnetwerk.

In 2011 verspreidde de administratie een brochure over Collecto in de horeca en het onderwijs. We zouden diezelfde brochure ook door concertzalen en gemeenten kunnen laten verspreiden.

De Collectohaltes van de MIVB zijn evenredig verspreid over het Brusselse grondgebied en zijn aangepast aan de behoeften van de gebruikers. De MIVB kan, waar nodig, steeds een bijkomende halte inrichten.

"Business Collecto" is nog niet operationeel. Via dat systeem zullen ondernemingen hun werknemers collectieve taxi's kunnen aanbieden dankzij een systeem van derde betaler.

Uiteraard zijn er nu al veel nachtwerkers die Collecto gebruiken. Veel werknemers uit de horeca zijn trouwe klanten van Collecto.

Business Collecto zou eventueel de gewestgrenzen kunnen overschrijden. Zo zouden Brusselse taxi's, via een samenwerkingsovereenkomst met bedrijven, werknemers naar hun bestemming buiten het gewest kunnen brengen.

En ce qui concerne les entreprises bruxelloises, la formule "Business Collecto" n'est actuellement pas encore opérationnelle. Nous n'avons pas de données statistiques en la matière, mais la formule fait partie de mon plan stratégique "Un taxi pour l'avenir". Nous souhaiterions introduire une formule de tiers payant, afin que les employeurs puissent proposer des taxis collectifs à leurs employés. La formule simple de Collecto, en vigueur à ce jour, n'empêche pas les travailleurs de nuit d'utiliser Collecto.

Je pense que de nombreux travailleurs dans le secteur de l'horeca sont des clients fidèles de Collecto. Comme je l'ai dit auparavant, des brochures d'information ainsi que des plans combinés "Noctis/Collecto" ont été distribués dans le réseau horeca.

Quant à la formule de tiers payant "Business Collecto", elle pourrait être envisagée en dehors de la Région. Des taxis bruxellois pourraient déposer des personnes en dehors du territoire bruxellois, dans le cadre d'une coopération avec des entreprises, par exemple.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Avant de vous présenter quelques questions complémentaires, je voudrais saluer la pertinence des propositions de Mme Jodogne.

Le but de Collecto n'est pas de suppléer aux obligations de l'employeur en matière de prise en charge de frais de déplacement, mais de réduire les obstacles réels à l'emploi en termes de mobilité des travailleurs. Les Bruxellois, contrairement aux idées reçues, sont les travailleurs les plus mobiles de Belgique. Les chiffres le prouvent, la proportion de Bruxellois travaillant en dehors de notre Région – et c'est logique, nous avons un territoire plus petit, nous en sortons donc plus facilement – est plus importante qu'en Région flamande ou en Région wallonne. Les demandeurs d'emploi doivent recevoir les informations concernant le système Collecto car cela peut lever le frein à l'emploi qu'est la mobilité.

Je pense qu'il n'y a pas d'obstacle particulier à ce que le système de tiers payant permette à des employeurs, y compris en dehors de la Région, d'y participer, dans la mesure où il y a des accords de

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het doel van het Collectosysteem is niet de verplaatsingskosten voor rekening van de werkgever te verminderen, maar ervoor te zorgen dat mobiliteit niet langer een hindernis is voor werkzoekenden.*

De Brusselaars zijn de meest mobiele Belgen; de cijfers bewijzen het. Het percentage inwoners dat in een ander gewest werkt, is veel groter in het Brussels dan in het Vlaams of het Waals Gewest, wat logisch is gezien de kleinere oppervlakte van het Brussels Gewest. Werkzoekenden moeten ingelicht worden over het Collectosysteem, want voor sommigen kan het een hindernis wegnemen die hen tegenhoudt elders te gaan werken.

Er is geen enkele reden waarom werknemers, ook buiten het Brussels Gewest, niet zouden deelnemen aan het systeem, voor zover er samenwerkingsakkoorden worden gesloten op vlak van mobiliteit en werkgelegenheid.

Graag had ik een brochure gekregen om te kunnen evalueren op welke manier de mensen worden

coopération en matière de mobilité et d'offres d'emploi.

Ce sont des obstacles qui doivent être levés.

Je voudrais d'ailleurs recevoir une brochure afin d'évaluer comment et sous quelle forme l'information est diffusée. Est-il possible également de recevoir la liste des emplacements des arrêts car, sauf erreur de ma part, elle ne se trouve pas sur le site ?

Il me semble, par ailleurs, que, plus qu'une campagne d'information, la mise à jour régulière du site et l'envoi d'une simple lettre adressée aux communes à l'ensemble des salles de spectacle et des écoles en Région bruxelloise pourraient objectivement suffire.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La brochure explicative, que je fournirai aux membres de la commission, contient une carte avec les emplacements des arrêts, carte qui se trouve aussi sur le site web. Je pense que la STIB délivre également cette liste.

Nous allons néanmoins mettre ces informations à la disposition de la commission.

- L'incident est clos.

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 "la relance des études relatives au réaménagement de l'avenue du Port et, en particulier, le projet alternatif approuvé par les comités de riverains et associations le 17 janvier 2012".

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

geïnformeerd. Is het ook mogelijk een overzicht te krijgen van de ligging van de haltes? Volgens mij is die niet beschikbaar op de website.

Verder lijkt het me voldoende om, naast een algemene informatiecampagne, te zorgen voor de regelmatige bijwerking van de website en voor een brief naar de gemeenten, de concertzalen en de scholen in Brussel.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De informatiebrochure, die ik u zal bezorgen, bevat een kaart met de haltes. Die kaart is ook terug te vinden op de website en ik vermoed dat de MIVB die ook ter beschikking stelt.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de nieuwe onderzoeken over de heraanleg van de Havenlaan, met name het alternatief project dat de comités van buurtbewoners en verenigingen hebben goedgekeurd op 17 januari 2012".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

M. Aziz Albishari.- Pas mal de choses se sont passées entre le moment où j'ai rédigé cette interpellation et aujourd'hui. On sait que le gouvernement a décidé de réévaluer le projet de réaménagement de l'avenue du Port. Lors des nombreux débats autour de ce dossier, tout le monde a convenu de la nécessité de réaménager cette avenue trop longtemps abandonnée.

Le 26 octobre dernier, vous nous répondiez en commission à ce sujet : "En cas de nouvelle demande de permis, il est clair que des comités d'accompagnement et de participation devront être réinstaurés, ce qui s'imposera dès lors que nous nous dirigerons vers une nouvelle étude. Celle-ci sera sans doute nécessaire si un nouveau projet est envisagé".

(Mme Danielle Caron, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

"Nous devons réunir les partenaires d'hier autour de la table : la commune de Bruxelles-Ville, la STIB, les riverains du port, les entreprises de l'avenue du Port, Tour et Taxis, la police, les services d'urgence, Bruxelles Environnement, etc".

Ce mardi 17 janvier 2012, les différents groupes et associations qui s'étaient mobilisés autour du projet de réaménagement de l'avenue du Port ont approuvé une proposition de plan alternatif. Fait assez rare pour être signalé, ce plan avait également le soutien des organisations cyclistes. C'était l'un des enjeux de pacification sociale dans ce dossier.

Entre-temps, nous avons appris par la presse que votre cabinet et peut-être vous-même aviez rencontré les associations, qui ont décrit la réunion comme constructive et intéressante. C'est donc à saluer : enfin, l'associatif et le gouvernement prennent langue sur ce dossier.

Par ailleurs, nous avons aussi appris que votre étude phytosanitaire sur la dangerosité de l'état de certains arbres vous amenait à déclarer qu'onze arbres devaient être abattus immédiatement et vingt-huit autres à moyen terme.

Nous avons également été informés, par voie de presse, de votre décision concernant la réfection, dans l'urgence, des pistes cyclables et des trottoirs, étant donné leur état lamentable.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Sinds ik mijn interpellatie indiende, is er veel gebeurd. De regering besloot om de plannen voor de heraanleg van de Havenlaan opnieuw te bekijken. Iedereen is het erover eens dat de al te lang verwaarloosde verkeersader aan een facelift toe is.

Op 26 oktober zei u in deze commissie dat, als er een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd, de begeleidings- en participatiecomités opnieuw moeten worden geïnstalleerd.

(Mevrouw Danielle Caron, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Voorts zei u dat alle partners, waaronder de buurtbewoners, de ondernemingen, Brussel-Stad en de MIVB ,opnieuw bij het overleg zouden moeten worden betrokken.

Op 17 januari 2012 keurden de verschillende groepen en verenigingen die de heraanleg van de Havenlaan volgen, een alternatief plan goed. Het werd zelfs gesteund door de fietsverenigingen.

Ik las inmiddels in de krant dat uw kabinet de verenigingen had ontmoet voor een constructief en interessant gesprek. We vernamen ook dat u een studie had laten uitvoeren over de gezondheidstoestand van de bomen. Daaruit bleek dat om veiligheidsredenen 11 exemplaren op korte termijn en 28 exemplaren op middellange termijn moeten worden omgehakt. We vernamen ook dat u de fietspaden en trottoirs dringend een opknapbeurt wilt geven, omdat ze in slechte staat verkeren.

Volgens het alternatieve voorstel zouden er in de Havenlaan twee fietspaden, brede voetpaden, een rijweg van 8,60 m breed en meer dan twee parkeerstroken voor vrachtwagens komen. Voorts zouden de bomen en bepaalde materiaalsoorten worden gespaard.

Hebt u nieuwe studies laten uitvoeren over de heraanleg van de Havenlaan? Kunt u de planning toelichten? Werd het alternatieve voorstel van de buurtbewoners ernstig onderzocht? Wat zijn de conclusies inzake de haalbaarheid en de kostprijs?

Komt er ruimer overleg met alle betrokken instanties? Wat is de planning daarvan? Wie zal het overleg in goede banen leiden?

Revenons à la proposition alternative que vous avez déjà reçue et étudiée. Cette étude concilie les aspects de circulation avec deux pistes cyclables, des trottoirs larges, une voirie de 8,60m et plus de deux linéaires de stationnement pour camions. Du côté patrimonial, pointons le maintien des arbres et la conservation des caractéristiques spatiales, des matériaux ainsi que des couleurs harmonisées.

Les études pour le réaménagement de l'avenue du Port ont-elles été relancées ? Vous parlez aujourd'hui dans la presse d'un avenir proche. Pouvez-vous nous donner un délai ?

La proposition alternative élaborée par les comités de riverains a-t-elle fait l'objet, au-delà du premier contact, d'un examen approfondi ? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions de cette analyse en termes d'opportunité, de faisabilité et de coût ?

Cette première rencontre augure-t-elle une concertation plus large avec les différents acteurs concernés ? Si oui, selon quelles échéances et sous le pilotage de quelle instance prévoyez-vous cette concertation ?

Pendant la dernière législature, le gouvernement avait été confronté, lors de sa prise de fonction, à un problème similaire, mais beaucoup plus prégnant encore : celui de la place Flagey, qui était alors depuis trois ou quatre ans au coeur d'un conflit du même type.

Ce gouvernement, par le biais du secrétaire d'État à l'urbanisme, la ministre chargée de la politique de l'eau et la ministre des travaux publics, a décidé de changer la dynamique, ce qui a permis la création de la place telle qu'elle existe aujourd'hui.

Comme l'a démontré le passé récent, la négociation, la concertation et l'élaboration d'un projet commun aboutissent à quelque chose de positif qui fait consensus dans la ville.

Discussion

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

M. Jef Van Damme.- Je me joins à l'interpellation de mon collègue Aziz Albishari.

Tijdens de vorige regeerperiode werd de regering met een gelijkaardig probleem geconfronteerd, namelijk de heraanleg van het Flageyplein.

De toenmalige regering slaagde erin een nieuwe wind te doen waaien en de herinrichting van het plein te realiseren.

Onderhandelingen, overleg en een gemeenschappelijk project leveren dus wel degelijk positieve resultaten op.

Bespreking

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

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- Ik sluit mij aan bij de heer Albishari.

(poursuivant en néerlandais)

On a beaucoup spéculé sur le coût du dédommagement et l'accord conclu avec l'entrepreneur. Quelle est l'issue du conflit avec celui-ci ?

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *En octobre 2011, le gouvernement, s'inclinant devant la décision du juge qui dénonçait l'irrégularité des travaux, promet, dans la foulée, de nouveaux plans à court et à long termes. En janvier 2012, une concertation entre plusieurs comités de quartier, des associations de cyclistes, le Bral, etc. a accouché d'une proposition réunissant les points de vue de toutes ces parties.*

(M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

J'ai lu récemment dans la presse que vous aviez reçu ces riverains et groupes d'action. Vous voulez présenter une solution provisoire d'ici fin mars tout en poursuivant les consultations, notamment avec la STIB et les associations de personnes handicapées. Un bureau d'étude serait chargé d'harmoniser l'ensemble des conclusions.

L'avenue du Port est un tronçon important de l'itinéraire cyclable régional. Il faut parvenir à concilier cette donnée avec le souci de nombreux Bruxellois de préserver le plus grand nombre possible d'arbres.

Quel est à présent le calendrier précis ? L'objectif de fin mars est-il bien réaliste dès lors que vous souhaitez encore consulter la STIB et d'autres parties concernées ? Quand la solution définitive interviendra-t-elle ?

Quel poids accordez-vous à la proposition des riverains ?

Un réaménagement provisoire est-il possible sans nouveau permis d'urbanisme ?

Quel est votre planning ? Si vous envisagez un réaménagement à court terme, quels matériaux

(verder in het Nederlands)

Ik sluit me volledig bij mijn collega aan. Zelf had ik mijn vraag net te laat ingediend. Hoe is het conflict met de aannemer afgelopen? Er is heel wat over de kostprijs en het akkoord met de aannemer gespeculeerd.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In oktober 2011 besliste de rechter dat de bouwvergunning niet voldeed aan de regels. De regering legde zich daar bij neer en beloofde nieuwe plannen, op lange en op korte termijn. In januari 2012 leidde overleg tussen een aantal buurtcomités, fietsverenigingen, Bral, enzovoort, tot een voorstel met daarin de gemeenschappelijke punten waar al deze partijen zich kunnen in vinden.

(De heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.)

Recent schreef de pers dat u deze buurtbewoners en actiegroepen ontvangen hebt, wat zeer positief is. Een weerkerend probleem met dit soort grote werven is immers dat er te weinig geluisterd wordt naar mensen ter plaatse. Daarbij zei u dat u uiterlijk tegen eind maart een tijdelijke oplossing wilt voorstellen en dat u de consultatieronde zult voortzetten met de MIVB, verenigingen van gehandicapten, enzovoort. U zou een studiebureau opdracht geven om alle conclusies in een totaalpakket te gieten.

De Havenlaan is een zeer belangrijk onderdeel van de gewestelijke fietsroute. Dit gegeven moet verzoend kunnen worden met de bezorgdheid van heel wat Brusselaars om zoveel mogelijk bomen te behouden. Een ketting is maar zo sterk als de zwakste schakel. Een perfect fietspad is goed, maar als de toegangswegen niet goed aangelegd zijn, helpt dat de hele zaak om zeep. Ik denk in het bijzonder aan het Saincteletteplein aan de ene kant of de aansluiting met de Picardstraat langs de zijstraat van Tour & Taxis of de aansluiting met de Maria-Christinastraat aan de andere kant.

Wat is nu de precieze timing? U sprak over eind maart, maar is dat nog altijd realistisch als u nog de MIVB en andere betrokken partijen wilt

seraient-ils utilisés ?

Comment organiserez-vous la participation citoyenne à la solution définitive ? Se préoccupe-t-on d'aménager des passages sûrs et aisés pour les cyclistes aux carrefours ? Pour chaque aménagement d'espace public, vous devez faire preuve de créativité et tenir compte des cyclistes. Vous pourriez, par exemple, envisager un tunnel pour les cyclistes entre l'avenue du Port et la piste cyclable qui longe le canal à Molenbeek.

Qu'en est-il des dommages et intérêts que revendiquerait le maître d'ouvrage ?

raadplegen? Wanneer komt de definitieve oplossing er?

Hoeveel gewicht krijgt het voorstel van de buurtbewoners? Mensen zijn soms ontgoocheld over beleidsmakers omdat ze de indruk hebben dat er amper rekening wordt gehouden met hun voorstel. Buurtbewoners zijn dan geneigd om te denken dat hun inbreng niet ernstig wordt genomen.

Is een tijdelijke herinrichting mogelijk zonder dat er een bouwvergunning moet worden aangevraagd? Ik meen mij, van een eerder debat, te herinneren dat het onmogelijk is om een degelijk fietspad aan te leggen zonder stedenbouwkundige vergunning.

Welke planning wilt u hanteren? Als u op korte termijn een herinrichting overweegt, welke materialen zouden er dan worden gebruikt? Dolomiet is bijvoorbeeld een materiaal dat je kunt gebruiken zonder stedenbouwkundige vergunning. Tegenstanders wijzen er echter op dat de steentjes bij de eerste regenbui worden weggespoeld. Welke materialen overweegt u?

Op welke manier zult u inspraak organiseren voor een definitieve oplossing? Nu is er enkel een voorlopige oplossing. Wordt er al werk gemaakt van veilige en vlotte oversteekplaatsen voor fietsers op kruispunten? Ik heb trouwens een vraag over het Sainteletteplein voorbereid. Als de openbare ruimte ergens opnieuw wordt aangelegd, moet u creatief zijn en ook rekening houden met fietsers. U kunt bijvoorbeeld een fietstunnel overwegen van de Havenlaan naar het fietspad langs het kanaal in Molenbeek.

Hoe zit het met de schadevergoedingen? Op een bepaald moment circuleerde het gerucht dat de bouwheer een behoorlijke som geld zou eisen. We hebben daar echter niets meer over gehoord. Was de bouwheer aan het bluffen? Of zal er toch nog schadevergoeding worden geëist?

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

Mme Cécile Jodogne.- Sans revenir sur la malheureuse saga de l'avenue du Port et de ses platanes, je voudrais faire part de ma satisfaction quant à la décision enfin raisonnable du gouvernement bruxellois de renoncer globalement au projet de réaménagement de l'avenue du Port tel

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- De regering heeft de juiste beslissing genomen door het hele project voor de Havenlaan, zoals vergund in 2008, af te blazen.

Naar verluidt woonde u op 3 februari een

qu'il était prévu dans le permis de 2008.

Par rapport aux événements récents, nous avons appris qu'une réunion s'était tenue le 3 février dernier en votre présence et en celle de votre cabinet et de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED), dans une ambiance constructive. Nous nous en réjouissons. Un calendrier de futures concertations a, par ailleurs, été établi.

Pouvez-vous nous confirmer le projet d'une nouvelle demande de permis pour le réaménagement de l'avenue du Port ? Quels en sont les délais, qu'il s'agisse du dépôt ou de la phase concrète des travaux ? Envisagez-vous une discussion basée sur le plan alternatif proposé par les différentes associations qui inclut le maintien des platanes et des pavés et une forte cohérence des matériaux permettant de préserver l'unité esthétique de l'avenue du Port ?

Par rapport aux pavés, vous avez déclaré dans cette même commission, le 26 octobre dernier, que "le maintien des pavés dans la zone portuaire reste discutable et constitue une mauvaise solution eu égard aux difficultés de circulation actuelles. Je peux d'ores et déjà vous dire qu'une alternative concernant les pavés dans cette zone ne serait viable qu'à court terme". Avez-vous évolué sur cette affirmation assez catégorique à l'époque ? Si oui, quels sont les arguments qui vous font rencontrer cette demande des associations et des riverains ?

Toujours en octobre dernier – cela s'est confirmé dans la presse, mais aussi dans une réponse à une question écrite posée par M. Gosuin –, vous avez aussi affirmé la nécessité d'une étude de faisabilité pour réaliser sans plus attendre des travaux de réfection des trottoirs et des pistes cyclables. Où en est cette étude de faisabilité sur les travaux préalables au réaménagement total ? Vous avez réaffirmé cet engagement lors de votre réunion du 3 février, si l'on en croit le communiqué publié sur le site www.avenueduport.be.

Quelle sera la cohérence de tout ceci ? Peut-être cela constituera-t-il une première étape du projet alternatif qui pourrait s'effectuer sans permis ? En effet, à l'exception de la piste cyclable, et ce n'est même pas sûr, il n'y a pas de modification du profil. On pourrait envisager une proposition de dolomie.

vergadering bij, met uw kabinet en Mobiel Brussel

Werkt u aan een nieuwe vergunningsaanvraag voor de heraanleg van de Havenlaan? Wanneer wordt die ingediend en wanneer worden de werkzaamheden normaal gezien uitgevoerd? Zult u rekening houden met het alternatieve plan van de verenigingen, waarin de platanen en de kasseien behouden blijven, alsook de esthetische eenheid van de Havenlaan?

Op 26 oktober 2011 verklaarde u dat het behoud van de kasseien een slechte oplossing zou zijn voor de verkeersproblemen en alleen op korte termijn houdbaar zou zijn. Vindt u dat nog steeds? Welke argumenten zijn er om toch in te gaan op de vraag van de verenigingen en de omwonenden?

U bevestigde in oktober dat er dringend een haalbaarheidsstudie nodig was voor de heraanleg van de voet- en fietspaden. Hoever staat het daarmee? U zou dat standpunt herhaald hebben tijdens de vergadering van 3 februari.

Is dit misschien de eerste stap van een alternatief project waarvoor geen vergunning nodig is? Behalve voor de fietspaden verandert het profiel immers niet. Misschien is dolomiet een oplossing. De werkzaamheden zouden zeker niet gigantisch zijn.

Zijn de werkzaamheden aan de voet- en fietspaden een eerste stap in een globaal project of zijn het werkzaamheden die moeten gebeuren in afwachting van het globale project?

Op welke schadevergoeding heeft de aannemer recht? Weet u nu al meer dan in de herfst?

Cela ne représente pas de travaux énormes, même si le pourtour des fosses d'arbres demandera sans doute de la réflexion.

Quelles réponses pouvez-vous apporter concernant la circulation des piétons et des cyclistes ?

Ces travaux constitueront-ils une première partie et donc un avancement déjà assez important du projet alternatif global, ou s'agira-t-il de travaux d'aménagement provisoires dans l'attente du projet global ?

Enfin, à combien estimez-vous, suite aux contacts avec l'entrepreneur, les indemnités qu'il était en droit de réclamer ? Vous nous avez déclaré en automne qu'il était encore trop tôt pour se prononcer. Trois mois plus tard, en savez-vous davantage ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- Vos questions me permettent de faire le point sur la situation.

(poursuivant en français)

En effet, à la fin du mois d'octobre 2011, le gouvernement m'a chargée d'étudier la faisabilité des travaux de réparation des trottoirs et l'aménagement d'une piste cyclable de l'avenue du Port, soit sans permis, soit en suivant les procédures simplifiées pour la délivrance d'un permis d'urbanisme.

Cette mission a été confiée à l'administration et son bureau d'études. Ce dernier a examiné la faisabilité de quatre propositions de principe, visant à améliorer l'infrastructure pour les modes de transport doux (piétons et cyclistes).

Selon une première étude, un certain nombre de solutions ne seraient pas soumises à la procédure d'un permis d'urbanisme. Elles permettraient de lancer des travaux dans un délai très court, dans le courant de cette année, par exemple.

Je présenterai ces propositions et leur faisabilité au gouvernement sans doute à la fin du mois de mars. Je mettrai surtout en lumière la proposition que je crois être la plus adéquate, mais l'information sera relayée au gouvernement dans sa globalité.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Graag wil ik mijn collega's danken voor hun vragen. Zij laten mij toe een stand van zaken op te maken.

(verder in het Frans)

Eind oktober 2011 vroeg de regering mij om de haalbaarheid te onderzoeken van de herstellingswerkzaamheden aan het voetpad en de aanleg van een fietspad langs de Havenlaan, zonder vergunning of volgens de vereenvoudigde procedures voor een stedenbouwkundige vergunning.

De administratie heeft vier voorstellen onderzocht. Volgens een eerste studie is er voor geen enkel voorstel een vergunning nodig en kunnen ze dus erg snel uitgevoerd worden.

Eind maart zal ik de verschillende voorstellen en hun haalbaarheid aan de regering voorleggen. Ik zal duidelijk maken welke oplossing ik verkies, maar ook de andere mogelijkheden in detail bespreken.

Als de regering een oplossing verkiest waarvoor geen vergunning nodig is, kunnen de werkzaamheden nog dit jaar van start gaan. Ze zouden ongeveer 1 miljoen euro kosten. Uiteraard zijn deze werken voorlopig, in afwachting van een

Si le gouvernement peut adhérer à ce principe et qu'il est confirmé qu'aucun permis d'urbanisme n'est nécessaire, les travaux pour la réalisation de cette solution minimaliste pourraient déjà débiter dans le courant de cette année. Les coûts seraient de l'ordre d'environ un million d'euros.

Il va de soi, Mme Jodogne, que je considère ce type de travaux comme provisoires. Ils ne serviront qu'à résoudre temporairement la situation relativement inconfortable que vivent actuellement les piétons et les cyclistes.

À terme, le gouvernement m'a également demandé d'analyser la faisabilité d'un nouveau projet global de réaménagement de l'avenue du Port.

Je proposerai au gouvernement de lancer un nouveau marché public qui aboutirait à la désignation d'un nouveau bureau d'études. Celui-ci pourrait être chargé de la réalisation d'un nouveau projet global de réaménagement complet de l'avenue du Port.

Ce bureau entamerait l'étude l'année prochaine. Il s'agirait d'une étude dans le cadre de laquelle, dans un premier temps, l'ensemble des autorités, organisations, comités, entreprises publiques, forces économiques et sociales intéressés, serait impliqué dans une phase de participation. Il me semble réellement important de commencer de la sorte et d'évoluer par la suite vers un nouveau projet porté par un tissu aussi large que possible.

Le vendredi 3 février 2012, j'ai reçu à mon cabinet une délégation de comités, organisations et associations de cyclistes qui ont élaboré une proposition alternative de réaménagement complet de l'avenue du Port. Je les ai reçus personnellement avec des membres de mon cabinet, de l'administration ainsi que du bureau d'études qui travaille avec l'administration.

Ces groupes m'ont présenté leur projet dans une atmosphère positive. Je leur ai promis que j'étudierais la question et c'est d'ailleurs pour cela que j'avais invité un nombre conséquent de personnes à prendre part à cette réunion.

Leurs propositions seront, comme celles de tous les autres acteurs intéressés par la question du réaménagement de l'avenue du Port, analysées lorsqu'un nouveau bureau lancera l'étude. Si celle-

oplossing op lange termijn.

De regering heeft mij ook opgedragen om de haalbaarheid van een nieuw globaal project voor de Havenlaan te analyseren. Ik zal daarvoor een nieuwe openbare aanbesteding uitschrijven en een nieuw adviesbureau aanstellen.

Het bureau zal de studie volgend jaar aanvangen. In een eerste fase zal er een rondvraag plaatsvinden bij alle overheden, organisaties, comités, economische en sociale partners en geïnteresseerden. De bedoeling is het nieuwe project een zo groot mogelijk draagvlak te geven.

Op 3 februari 2012 ontving ik een delegatie van comités, organisaties en fietsverenigingen die een alternatief plan hebben uitgewerkt voor de Havenlaan. Hierbij waren ook mensen van mijn kabinet en de administratie aanwezig. De verenigingen hebben hun plan in een positieve sfeer voorgesteld en ik heb hen beloofd dat ik het zou bestuderen.

Het nieuwe adviesbureau zal hun voorstel misschien niet als uitgangspunt nemen, maar het zal er in elk geval rekening mee houden. Het feit dat er overleg plaatsvond, is alvast positief.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, u vroeg me nieuws over de aannemer die de werken aan de Havenlaan niet heeft kunnen uitvoeren. We zijn nog altijd in gesprek met hem. Over de omvang van een schadevergoeding of enigerlei regeling kan ik u dus nog niets meedelen.

Ik hoop daarover binnenkort een voorstel aan de regering te kunnen voorleggen.

(verder in het Frans)

Tijdens de vergadering van 3 februari kwam het lot van de bomen ter sprake. Ik heb uitgelegd wat we moeten doen met de bomen die een gevaar vormen. De studie daarover is beschikbaar via internet.

We hebben ook gepraat over de kasseien en ik heb de argumenten om die te verwijderen, opgesomd. Het was een erg open gesprek.

Ik ben van plan de wijkcomités, verenigingen en

ci ne constituera pas automatiquement la base de notre travail, elle sera toutefois certainement prise en compte. Par ailleurs, le fait qu'une concertation avec des organisations de terrain ait déjà eu lieu me semble positif.

Il s'agira donc d'un élément parmi d'autres au sein de l'étude qu'un nouveau bureau réalisera une fois désigné.

(poursuivant en néerlandais)

M. Van Damme, nous sommes toujours en discussion avec l'entrepreneur. Je ne peux donc encore rien dire quant à un quelconque règlement.

J'espère pouvoir bientôt soumettre une proposition au gouvernement.

(poursuivant en français)

Concernant les propos que j'ai tenus sur des éléments précis du dossier de l'avenue du Port, lors de la réunion qui s'est tenue le 3 février, il a été question des arbres, et j'ai notamment expliqué comment intervenir sur certains arbres qui constituent un danger. Dans la mesure où l'étude est disponible sur internet, elle est publique, et tout le monde est donc au courant.

Lors de cette même réunion, nous avons également parlé des pavés, auxquels certains tiennent fort, et j'ai rappelé les éléments qui plaident contre ceux-ci. Il s'agissait d'un échange de vues très ouvert.

Comme certains d'entre vous l'ont dit, il ne s'agit pas de la dernière réunion puisque j'ai intention de continuer à rencontrer les comités de quartier et les autres acteurs du dossier. Lorsque nous lancerons un projet provisoire, il faudra davantage informer les riverains de nos intentions. Il y aura probablement des points de divergence, mais c'est à cela que servent l'échange de vues et la discussion.

J'espère mettre en oeuvre au plus vite une solution provisoire

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

M. Aziz Albishari.- La concertation et l'élaboration commune qui transparaissent dans votre réponse me réjouissent.

andere geïnteresseerden te blijven ontmoeten en zal de buurtbewoners ook goed informeren zodra het voorlopige project is uitgewerkt. Ik hoop zo snel mogelijk tot een tijdelijke oplossing te komen.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik verheug mij over het overleg dat heeft plaatsgevonden.*

Het bijzondere bestek van de openbare

Il faudra être attentif à ce que le marché public et le cahier spécial des charges qui y figure indiquent bien comment, précisément, le bureau d'études devra intégrer cette dynamique qui, si elle n'est pas inhabituelle, est loin d'être systématique. Votre administration est tout à fait capable de le faire puisqu'elle l'a déjà fait dans le dossier de la place Flagey. Elle a dès lors l'expérience et la connaissance nécessaires.

Dans le cas de la place Flagey, la collaboration et la concertation allaient au-delà de l'élaboration du projet pour s'étendre à toutes les phases de chantier qui influent de facto sur la vie quotidienne des habitants et des commerçants. Il y avait eu, dans ce cas, un "tram info", un "bus info" puis un lieu d'information où les décisions se discutaient vraiment, parfois avec force, mais pour aboutir à un dialogue constructif et positif.

Si cette dynamique est enclenchée, comme vous le dites, je pense que nous nous engageons dans un projet qui sera porté par un plus grand nombre de personnes et sera, de ce fait, plus légitime.

En effet, dans le cas de l'avenue du Port, un déficit avait été pointé par les membres des comités eux-mêmes. Étant donné qu'ils n'avaient rencontré ni l'administration, ni la ministre, ils n'avaient pas de vue d'ensemble. Si les riverains, les comités, les usagers cyclistes et les entreprises de transport utilisant la voirie peuvent entendre les revendications, ou simplement l'expression des besoins des uns et des autres, chacun pourra se faire une idée plus objective du dossier, du chantier, de ses enjeux, de ses problématiques et de l'intérêt collectif que sous-tend cette avenue.

Pour ce qui est de la réflexion provisoire, votre administration a refait une partie de la barrière de Saint-Gilles sans permis d'urbanisme pour assurer la sécurité et en faveur des cyclistes. L'enquête publique a été lancée a posteriori et le permis a finalement été accepté. Si dans ce cas, les travaux ont été réalisés de façon exemplaire, il ne faudrait pas généraliser cette façon de faire, même si je comprends l'argument de l'urgence dans certains cas.

- *L'incident est clos.*

aanbesteding moet duidelijk aangeven welke plaats de participatiedynamiek krijgt. Bij de heraanleg van het Flageyplein heeft uw administratie bewezen dat ze tot overleg in staat is.

In het geval van het Flageyplein ging het overleg verder dan het uitwerken van het project. Bij elke fase van de werf werden de buurtbewoners en verenigingen betrokken. Er werd stevig gediscussieerd over de beslissingen, maar altijd in een constructieve sfeer. Het is goed dat een project een groot draagvlak heeft.

In het geval van de Havenlaan wezen de actievoerders erop dat ze noch de administratie, noch de minister ontmoet hadden en dat ze daardoor geen algemeen overzicht hadden van het dossier. Als alle betrokkenen elkaars vragen en behoeften zouden kennen, zouden ze de zaken op een objectievere manier bekijken.

Het treffen van voorlopige maatregelen kan een oplossing bieden. Zo heeft de administratie een deel van de Bareel van Sint-Gillis heraangelegd zonder stedenbouwkundige vergunning, om de situatie voor de fietsers gunstiger en veiliger te maken. Het openbaar onderzoek werd achteraf gevoerd en de vergunning werd uiteindelijk aanvaard. Deze manier van werken mag niet veralgemeend worden, al begrijp ik het argument van de hoogdringendheid.

- *Het incident is gesloten.*

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 "l'action régionale en matière de
plantation d'arbres en voirie".**

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

M. Aziz Albishari.- Le sujet abordé ici est connexe à celui traité dans mon interpellation précédente qui portait sur l'avenue du Port. De manière plus générale, il s'agit ici de la plantation d'arbres en voirie et de la politique que la Région mène (ou pas) dans ce domaine.

Comme on le sait, les arbres en voirie jouent un rôle important pour la qualité de la vie en ville :

- ils captent le CO₂ et contribuent ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique global ;
- ils apportent de l'ombrage et régulent l'humidité de l'air, ce qui est précieux dans le contexte de canicules potentiellement à répétition ;
- ils pompent une quantité importante d'eau dans le sol et contribuent à la lutte contre les inondations ;
- ils participent à la biodiversité de la flore et de la faune urbaines ;
- ils embellissent et agrémentent le paysage urbain. Cet aspect est d'ailleurs régulièrement mis en avant depuis le XIX^e siècle ;
- ils marquent le rythme des saisons. Ainsi, dans certains quartiers bruxellois dépourvus d'arbres, certaines de mes connaissances m'ont rapporté qu'il est très compliqué de savoir à quelle saison on se situe ;
- enfin, ils structurent le tissu urbain en marquant la hiérarchie des voiries.

Une étude anglaise de l'Université de Southampton vient de mettre en évidence un autre effet bénéfique

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de gewestelijke initiatieven van de aanplanting van bomen langs de weg".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Bomen spelen een belangrijke rol voor de leefkwaliteit in de stad: ze vangen CO₂ op en dragen bij aan de strijd tegen de klimaatopwarming, ze geven schaduw en regelen de luchtvochtigheid, ze zuigen grote hoeveelheden water uit de bodem op, ze bevorderen de biodiversiteit, ze verfraaien het stadslandschap, hun bladerdek wijzigt met de seizoenen, ze structureren het stadswefsel en geven de hiërarchie van de wegen aan.

Volgens een studie van de Engelse universiteit van Southampton absorberen bomen ook een aanzienlijk deel van het schadelijke fijn stof. Zo elimineren de bomen in Groot-Londen elk jaar 2.000 ton fijn stof. Bladhoudende bomen hebben het grootste absorptievermogen. Door de juiste boomsoorten te kiezen en te combineren, kunnen wij de doeltreffendheid van het stedelijke kruinendak verbeteren.

Deze ontdekking is van bijzonder belang voor Brussel. De luchtkwaliteit in onze stad is matig en wij dreigen door het Hof van Justitie van de Europese Unie te worden veroordeeld wegens overschrijding van de normen. Alle regeringsleden moeten binnen hun bevoegdheden zo snel mogelijk werk maken van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Bomen langs de wegen kunnen een belangrijke bijdrage leveren, te meer daar die wegen de plaatsen zijn waar de meeste verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

Vroeger waren de meeste Brusselse lanen en boulevards omzoomd met majestueuze bomenrijen: de lanen van de Kleine Ring en de Middenring, de Louizalaan, de Tervurenlaan, enzovoort. In de 19e

précieux auquel on n'avait pas pensé : les arbres en ville absorbent une quantité appréciable des PM10, ces fameuses particules fines dont on sait qu'elles sont nocives, en particulier pour les personnes atteintes de maladies respiratoires chroniques (asthme, bronchites, pneumonies, emphysème, etc.), et cancérogènes.

Cette étude montre que les arbres du Grand Londres éliminent chaque année jusqu'à 2000 tonnes de microparticules PM10. Les arbres qui ont la meilleure capacité d'absorption sont les arbres à feuillage persistant. À ce propos, j'émet quelques doutes en matière de biodiversité : sous nos latitudes, les arbres à feuillage persistant ne sont pas toujours indigènes. Mais soit... Le choix judicieux des essences et la combinaison de ces dernières peut renforcer l'efficacité de la canopée urbaine.

Les autorités londoniennes se sont d'ailleurs engagées dans un programme à grande échelle de plantation d'arbres d'ici à 2050, intitulé le "Big Tree Plant".

Cette découverte revêt un intérêt particulier pour Bruxelles qui souffre d'une qualité de l'air médiocre et encourt même une condamnation de la Cour de justice européenne pour dépassement des normes en la matière. Tous les membres du gouvernement, dans le cadre de leurs politiques respectives, sont donc responsables de l'amélioration urgente de la qualité de l'air dans notre région.

On voit donc l'importance que peuvent présenter les arbres en voiries, d'autant plus que les voiries sont les principales zones d'émission de ces polluants. CQFD.

À l'origine, les avenues et boulevards bruxellois étaient pour la plupart plantés de majestueux alignements d'arbres à haute tige : Petite ceinture, avenue Louise, avenue de Tervueren, les boulevards militaires... On se situe ici dans une perspective plus hygiéniste du XIXe siècle où il convenait de concevoir de grands boulevards aérés pour améliorer la santé publique. Il serait d'ailleurs bon de s'en inspirer... L'hégémonie croissante de la circulation automobile a trop souvent entraîné l'abattage des arbres, voire l'éclaircissement drastique de ces plantations via un élagage qualifié d'invalidant par certaines études phytosanitaires.

eeuw werden die grote boulevards ontworpen om luchtigheid in de stad te brengen en de volksgezondheid te verbeteren. Wij zouden ons op die oorspronkelijke doelstelling moeten inspireren. Door het toenemende overwicht van het autoverkeer zijn heel wat bomen gekapt of zo sterk gesnoeid dat hun gezondheid erdoor is aangetast.

De regering wil het autoverkeer met 20% verminderen, de zachte mobiliteit een grotere plaats in de openbare ruimte geven, en het stedelijk landschap, de biodiversiteit en luchtkwaliteit verbeteren. Waarom zou ze dan de grote bomenrijen niet opnieuw in eer herstellen? Daarbij moeten natuurlijk eerst de bestaande elementen worden beschermd: de bomen behouden in plaats van ze te kappen en door nieuwe bomen te vervangen; een redelijk snoeibeleid voeren; de bomen beschermen tegen parasieten en tegen verschillende vormen van agressie (auto's, vuilnisbakken, verontreinigende stoffen,...). Daarnaast moeten er opnieuw hoogstammige bomen worden aangeplant.

Het Brussels Gewest kan de initiatieven van de gemeenten richting geven door subsidies toe te kennen voor de uitvoering van een gewestelijk bomenplan.

Ik neem het voorbeeld van de Waterloosesteenweg, een gewestweg die meerdere gemeenten doorkruist. Vanaf de Bareel van Sint-Gillis tot de Winston Churchilllaan is die omzoomd met platanen. Die platanen zijn evenwel zo drastisch gesnoeid dat alleen nog de stam en enkele hoofdtakken overblijven.

Moeten wij niet nadenken over onze snoeimethoden? In de eerste fyto-sanitaire studie over de Havenlaan werd aanbevolen om honderden bomen te kappen, onder het voorwendsel dat het overmatig snoeien de bomen te kwetsbaar had gemaakt. Welke strategie volgt Mobiel Brussel bij het aanplanten en snoeien van bomen?

Gelden er concrete regels voor het aanplanten van bomen: afstand tussen de bomen, bescherming van de bomen tegen auto's en vuilniszakken, coördinatie met de nutsvoorzieningen, keuze van de boomsoorten enzovoort? Gaat de voorkeur naar bladhoudende bomen? Welke soorten worden aanbevolen, rekening houdend met de biodiversiteit en de bescherming van de inheemse soorten?

On se souvient également des arguments liés à la sécurité routière justifiant toute une série d'abattages dans les années 70, 80 et même 90.

Aujourd'hui, le gouvernement ambitionne de réduire de 20% la pression automobile, de reconquérir de l'espace urbain pour la mobilité douce ainsi que d'améliorer le paysage urbain, la biodiversité et la qualité du climat. C'est l'occasion de reconstituer ces grands alignements d'arbres en voirie. Pour ce faire, il faut évidemment commencer par préserver les éléments existants : maintien plutôt qu'abattage-replantation, élagage raisonné plutôt qu'élagage invalidant, protection contre les agressions (voitures, poubelles, polluants, etc.), lutte contre les parasites, etc. Il faut également chercher à replanter de vrais alignements d'arbres à haute tige là où c'est possible.

La Région bruxelloise a la possibilité d'orienter l'action des communes en ce sens via un plan régional de plantation d'arbres en voirie dans le cadre duquel les travaux subsidiés par la Région devraient s'inscrire (plans triennaux d'investissement, contrats de quartier, etc.).

En outre, la Région peut aussi agir directement au niveau de la gestion et de l'aménagement des voiries régionales.

J'attire ici votre attention sur la chaussée de Waterloo, une voirie régionale qui traverse plusieurs communes. Des plantations de platanes en alignement courent sur toute la longueur de la chaussée, depuis la barrière de Saint-Gilles jusqu'au-delà de l'avenue Winston Churchill. Cependant, ces platanes sont élagués de façon tellement importante qu'il ne leur reste ensuite que le tronc et quelques branches principales. Chaque année, ce spectacle choque les nouveaux habitants qui n'y sont pas habitués.

Ne devrions-nous pas mener une réflexion sur le type d'élagage que nous pratiquons dans notre Région ? La première étude phytosanitaire de l'avenue du Port préconisait l'abattage de plusieurs centaines de spécimens, sous prétexte que les élagages trop invalidants avaient fragilisé ces arbres de manière excessive. On pourrait conclure que le pouvoir public élague les arbres, les fragilise et entraîne leur abattage quelques années plus tard.

La plantation d'arbres en voirie fait-elle l'objet

Zullen er bij de heraanleg van grote boulevards, zoals de Generaal Jacqueslaan, hoogstammen worden aangeplant?

d'une réflexion à l'échelle régionale ?

La plantation d'arbres sur les voiries régionales fait-elle l'objet d'une stratégie particulière de la part de Bruxelles Mobilité en termes de plantation et d'élagage ? Dans l'affirmative, quels en sont les objectifs et les principes ?

Des règles concrètes s'appliquent-elles à la conception des aménagements de voirie concernant la plantation d'arbres : position dans la chaussée, intervalles, protection par rapport aux voitures/poubelles/impétrants, choix des essences, etc. ?

Veille-t-on à favoriser la plantation d'arbres à feuilles persistantes ? Dans l'affirmative, quelles essences d'arbres à feuilles persistantes seraient-elles recommandées pour notre Région, en tenant compte des enjeux de biodiversité, notamment du fait que des espèces animales pourraient se nourrir des graines ou fruits des arbres plutôt indigènes ?

Un schéma de réaménagement des boulevards de la Grande ceinture, dont le projet de réaménagement du boulevard Général Jacques, prévoit-il la replantation d'arbres d'alignement à haute tige ? Je sais que la question a déjà fait l'objet de débats.

Discussion

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).*- *L'administration bruxelloise semble vouer peu d'affection aux arbres, puisqu'elle cède aux récriminations des habitants - qui semblent avoir perdu toute connexion avec la nature - à propos de l'ombre occasionnée par les arbres ou des chutes de feuilles et de fruits sur la voie publique.*

Les arbres sont particulièrement maltraités dans notre ville, où ils subissent des tailles agressives, qui les rendent sensibles aux maladies et rendent leur abattage inévitable.

Si l'on devait se baser sur certains critères invoqués par les bureaux d'études pour diagnostiquer l'état sanitaire des arbres, il faudrait supprimer 90% de notre patrimoine dendrologique. Les arbres en ville subissent des déprédations, face auxquelles l'abattage se présente souvent comme la

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De Brusselse administratie lijkt niet van bomen te houden. Ik kan niet begrijpen hoe de Brusselse overheid ingaat op de klachten van inwoners over het feit dat bomen schaduw veroorzaken, dat ze vruchten dragen die op de openbare weg vallen en dat ze hun bladeren verliezen in de herfst. Dat is pure onverdraagzaamheid tegenover de natuur in de stad en tevens een teken dat onze maatschappij aan het verzuren is.

Het resultaat hiervan is dat we op sommige plaatsen in Brussel nette bomen hebben geplant die geen bladeren verliezen, niet te veel schaduw geven en geen vruchten dragen, zodat elke connectie met de natuur verloren is. Plastic bonsaibomen als het ware.

Ik hoop dat het tij keert en de administratie niet

solution de facilité.

Dans d'autres villes comparables à Bruxelles, les arbres sont traités correctement et peuvent atteindre l'âge vénérable de 200 à 300 ans.

Un vade-mecum existe-t-il, à destination de la Région et des communes, basé sur l'importance de préserver le patrimoine végétal ?

Pourquoi l'administration ne considère-t-elle comme arbres que ceux dont le pourtour de tronc est de 30 ou 40cm et dont la taille est soumise à autorisation, tandis que les arbres dont la cime est imposante, mais dont le tronc ne fait que 25cm peuvent être abattus sans aucun permis ?

Rue Duprez à Jette, un permis avait été délivré pour l'abattage de huit arbres, mais trente exemplaires ont finalement été abattus, à la stupéfaction des habitants. L'erreur émanerait de Beliris. Ne serait-il pas temps de revoir la définition légale du terme "arbre" ?

meer ingaat op dergelijke klachten. Mensen moeten opnieuw leren omgaan met de natuur in de stad.

In Brussel worden trouwens veel mooie bomen al jarenlang mishandeld. Dat lijkt een overdreven uitspraak, maar het is wel een ernstig gegeven. Het is schandalig hoe Brussel met haar bomen omgaat. Ik verwijs hier onder andere naar het jarenlang verkeerd snoeien. Wanneer zulks gebeurt, worden die bomen ziek en moeten ze worden omgekapt.

Zeg trouwens niet te snel dat een boom ziek is. Als we sommige criteria weerhouden die onderzoeksbureaus gebruiken om vast te stellen of een boom ziek is, mogen we negentig percent van het bomenbestand kappen. Uiteraard zijn er een heleboel invloeden die we niet in de hand hebben zoals vervuiling, slechte luchtkwaliteit, ozon, menselijke aanwezigheid, dieren die elke keer op hetzelfde plekje plassen,... Net zoals gebouwen lopen bomen schade op als er jarenlang dagelijks op hetzelfde plekje wordt geplast. En dan wordt het omkappen van de bomen de meest voor de hand liggende oplossing.

Ik hoop dat het tij keert en dat we beter leren omgaan met bomen in de stad. In andere steden, met evenveel of meer inwoners, evenveel vervuilende auto's en dezelfde stedelijke problemen, worden bomen op een correcte manier onderhouden en kunnen ze soms tweehonderd tot driehonderd jaar oud worden.

Ik hoop dat uw administratie beter leert omgaan met het feit dat ze niet zomaar overal een tabula rasapolitiek kan voeren. Op afbeeldingen van stedenbouwkundige plannen zie je altijd heel grote bomen en rijdt er geen enkele auto, maar in de realiteit is de weg na de werken natuurlijk vol met auto's bezet en staan er enkel piepkleine boompjes. Hopelijk zal uw administratie meegaan met de tijd. Andere steden beschermen hun bomen, dus Brussel kan dat ook.

Bestaat er een vademecum voor het gewest en voor de gemeenten, dat uitgaat van het basisprincipe dat het plantaardige erfgoed moet gekoesterd worden? De overheden moeten daarin kunnen nakijken hoe ze goed moeten snoeien. Als dit betekent dat er al eens parkeerplaatsen moeten sneuvelen of dat auto's als eens vuil worden van iets dat uit de bomen valt, dan is dat maar zo. Dat maakt deel uit van de stad.

Ik begrijp niet dat de administratie alleen bomen met een stamomtrek van 30 of 40 cm als bomen beschouwt, waarvoor je een snoeivergunning nodig hebt. Wat gebeurt er dan met een scherm van bomen met een enorme kruin, maar met een stam van slechts 25 cm? Die kunnen blijkbaar gewoon weggehaald worden zonder enige vergunning. De mensen begrijpen dat niet, want zij beschouwen die als volwaardige bomen.

Zo is er het voorbeeld van de Duprezstraat aan de achterkant van het station van Jette. Er was een stedenbouwkundige vergunning voor het omhakken van acht bomen verleend, maar de mensen hebben dertig bomen zien sneuvelen. Sommige daarvan waren wettelijk echter niet beschouwd als volwaardige bomen. Kortom, de mensen moeten een betere uitleg krijgen over het feit dat dertig bomen kunnen verdwijnen, daar waar er maar een vergunning voor een tiental bomen was afgeleverd.

Bovendien heeft Beliris zich in dit geval vergist en meer bomen omgehakt dan gepland. Eens een boom is omgehakt, is het echter te laat. Je kunt niet zomaar op dezelfde plaats een nieuwe boom planten. Veel hangt af van het type boom, het wortelstelsel, enzovoort. Is het dus geen tijd om de wettelijke definitie van een "boom" te herzien?

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

Mme Cécile Jodogne.- Les arbres, où qu'ils soient, sont importants, et particulièrement en ville, en voirie. C'est notre capital vert : ils filtrent l'air, conservent la chaleur et l'humidité... Les arbres ont aussi non seulement un rôle d'embellissement, mais aussi de structuration et de ponctuation de l'espace public.

Si je ne peux que soutenir les propositions visant à multiplier les plantations, je voudrais quand même, à l'heure où l'on évoque un nouveau plan, attirer l'attention sur des réalités très concrètes : par exemple, le sous-sol plus qu'encombré, avec parfois trois niveaux de câbles de toutes natures, bien souvent sous la totalité des trottoirs et débordant même sous les zones de stationnement. Soyons prudents : décréter des plans de plantation d'arbres en voirie, ce n'est pas si simple.

Le choix des espèces est aussi un problème. Certaines personnes se plaignent de l'ombre dans

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Bomen zijn erg belangrijk, waar ze ook staan. Ze filteren de lucht, regelen de warmte en de luchtvochtigheid, en bovendien verfraaien en structureren ze de openbare ruimte.

Hoewel ik volledig voorstander ben van het plan, wil ik toch de aandacht vestigen op een aantal concrete zaken die tot problemen kunnen leiden, zoals het feit dat de Brusselse ondergrond vol zit met kabels op verschillende niveaus.

Ook de keuze van de boomsoort is niet eenvoudig. Sommige bomen geven te veel schaduw of bedekken de openbare verlichting, wat tot veiligheidsproblemen kan leiden. Die problemen zijn gemakkelijk op te lossen door de bomen te kappen en te vervangen door een andere boomsoort. Dat moet kunnen zonder overdreven passionele verklaringen.

leurs rez-de-chaussée. Je connais le cas dans ma commune. À cause de la taille de certains arbres, mal choisis par rapport au gabarit de la rue, en plein été, des gens doivent allumer la lumière en journée dans leur salon ! Ce n'est pas très écologique. Et en occultant l'éclairage public, certains arbres posent parfois aussi un problème de sécurité. Ces cas peuvent être facilement réglés en modifiant le choix de l'espèce de l'arbre. Et cela doit pouvoir signifier qu'en cas de réaménagement du trottoir, il est envisageable d'abattre et de remplacer les essences existantes. Évitions les déclarations passionnées et soyons attentifs à tous ces éléments.

Les platanes, on les connaît bien, puisqu'ils sont plantés dans de nombreuses communes bruxelloises.

M. Aziz Albishari.- J'ai exercé les mêmes fonctions que vous au niveau communal. Je connais comme vous les sous-sols et toute cette problématique.

Mme Cécile Jodogne.- Je n'étais pas en train de dire que vous ne connaissiez pas ce sujet, je voulais juste alerter la ministre de ces problèmes. Vous savez donc qu'une fois qu'on a commencé cette coupe très dure des platanes, on est obligé de poursuivre dans cette voie. À défaut, l'arbre ne résiste pas. C'est une question que j'ai déjà posée parce que je réproouve ce procédé.

Plutôt qu'un plan, ne faudrait-il pas envisager un manuel ou un vade-mecum de l'élague des arbres ?

La Région doit, quoi qu'il en soit, réaliser un travail important d'information vis-à-vis de l'ensemble des communes bruxelloises.

Un manuel du bon aménagement des espaces publics a été édité, qu'il était prévu d'actualiser. Celui-ci devrait consacrer un chapitre important aux arbres en voirie. Les communes disposeraient ainsi de toutes les clefs pour opérer au mieux leurs choix, en fonction de différents paramètres tels que la taille de la voirie, les trottoirs, l'état du sous-sol, le choix d'une espèce judicieusement adaptée à la voirie, etc. Cela permettrait également de faciliter l'entretien, à travers des indications sur le type de taille, le genre d'engrais, la pluviosité nécessaire, etc.

Le Plan piétons qui est en préparation devrait

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Ik heb dezelfde functie als u uitgeoefend in de gemeente. Het probleem van de kabels in de ondergrond is me bekend.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ik wilde u niet verwijten niet op de hoogte te zijn. Ik wilde de minister ervoor waarschuwen dat het plan niet zo eenvoudig uit te voeren is.*

Verder lijkt de snoeitechniek voor de platanen mij afschuwelijk. Het is inderdaad zo dat, eens de bomen volgens die techniek worden gesnoeid, het telkens opnieuw moet gebeuren, anders overleven ze niet.

Het Brussels Gewest moet de gemeenten beter informeren over het belang van bomen en over hoe ze moeten worden gesnoeid. Is een handleiding over het snoeien van bomen geen beter idee dan een bomenplan?

De gids over de goede inrichting van de openbare ruimte zal binnenkort moeten worden bijgewerkt. Er zou een hoofdstuk kunnen worden toegevoegd over het belang van bomen langs de weg, zodat alle gemeenten weten met welke elementen ze rekening moeten houden (de breedte van de weg, het voetpad, de ondergrond, de boomsoort enzovoort) en hoe ze de bomen moeten onderhouden.

Het voetgangersplan dat in de maak is, zou rekening moeten houden met alle elementen die voetgangers op hun verplaatsingen tegenkomen.

nécessairement prendre en considération l'ensemble des éléments qui constituent le mobilier de l'espace de circulation des piétons.

La promenade verte a un statut à part, car elle ne concerne pas l'ensemble des voiries bruxelloises. Une volonté se fait jour de créer des petites promenades vertes plus locales. Ces projets devraient intégrer systématiquement l'ambition de planter davantage d'arbres en voirie.

Il faut néanmoins éviter de dramatiser la situation et tempérer l'affirmation selon laquelle la Région et les communes n'aimeraient pas les arbres et traiteraient ceux-ci de manière abominable sur l'ensemble du territoire régional. Ces dernières années, des milliers d'arbres ont été plantés par Bruxelles Environnement ou par Bruxelles Mobilité dans le cadre d'aménagements et des centaines d'arbres ont été plantés dans diverses communes, dont la commune de Schaerbeek.

L'une de vos collègues au gouvernement n'a de cesse de répéter que Bruxelles est la capitale verte de l'Europe. Certes, les intérieurs d'îlots et la forêt de Soignes y contribuent fortement, mais les arbres d'alignement jouent également un rôle non négligeable à ce niveau. Il ne faut donc pas dresser un tableau très minéral et très noir de notre belle Région.

M. Aziz Albishari.- Pour prolonger la réflexion autour de cette question et susciter peut-être le débat, je pense que nous avons, en Belgique, une pratique très latine, française, consistant à considérer l'arbre comme du mobilier urbain dans l'espace public, comme quelque chose sur lequel on a le contrôle.

Je fais ici référence à la tradition du "jardin à la française" dans lequel on maîtrise, on élague... En revanche, dans les pays anglo-saxons et germaniques, c'est l'aspect sauvage et la beauté "naturelle" qui sont davantage mis en avant.

Ainsi, peut-être avons-nous une petite révolution culturelle à faire en Belgique, à Bruxelles en particulier, en ne regardant plus l'arbre exclusivement comme un mobilier urbain dans la tradition du jardin à la française, mais plutôt en nous affiliant à la vision anglo-saxonne et germanique, en changeant notre rapport à l'arbre et à la nature.

De Groene Wandeling behoort niet tot het geheel van Brusselse wegen. Er wordt overwogen meerdere kleine groene wandelingen aan te leggen, wat een positieve invloed kan hebben op het planten van bomen.

We mogen de situatie niet dramatiseren. Het is overdreven te stellen dat Brussel niet van bomen houdt en ze mishandelt. De laatste jaren hebben Leefmilieu Brussel, Mobiel Brussel en een aantal gemeenten samen duizenden bomen geplant.

Een van de regeringsleden herhaalt voortdurend dat Brussel de groene hoofdstad van Europa is. De binnentuinen en het Zoniënwoud dragen daaraan in grote mate bij, maar ook bomen die lanen omzomen, spelen een belangrijke rol.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Wij hebben in België de Latijnse gewoonte om bomen als stadsmeubilair te beschouwen. Wij beheren de bomen in de traditie van de Franse tuin, waar alles onder controle wordt gehouden en gesnoeid. In de Angelsaksische en Germaanse cultuur wordt eerder de nadruk gelegd op de natuurlijke en ongerepte schoonheid.

Misschien moeten wij in Brussel een kleine culturele revolutie ontketenen en een meer Angelsaksische en Germaanse houding ten aanzien van de bomen en de natuur aannemen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).* - *J'aime sincèrement les arbres, que je considère comme des êtres vivants dotés d'un cycle de vie.*

(poursuivant en français)

En ville, les circonstances sont évidemment un peu différentes. Il n'est pas toujours facile pour les arbres d'y rencontrer les meilleures conditions d'épanouissement. Je suis tout à fait d'accord sur le fait d'optimiser les conditions pour le développement de nos arbres.

Je suis également sensible aux éléments que Mme Jodogne a mis en évidence. L'endroit où se trouve l'arbre a son importance. Pensons à l'abattage de très grands arbres auquel nous avons dû nous résoudre car ils plongeaient les habitants non seulement du rez-de-chaussée mais aussi de tout l'immeuble dans l'obscurité pendant toute l'année. C'est aussi un facteur à prendre en compte quand on planifie la construction d'habitations. Les paramètres à considérer sont multiples.

Je partage également l'avis de M. Albishari. Il est bon de considérer le développement naturel de l'arbre dans une ville et de créer un environnement propice à son épanouissement.

(poursuivant en néerlandais)

Vous dépeignez l'administration injustement, Mme Maes. J'espère vous convaincre de l'intérêt réel de celle-ci pour les arbres par mes réponses.

(poursuivant en français)

Il est capital d'offrir aux Bruxellois une perspective d'aménagement qui prenne en compte tant les aspects environnementaux, et notamment la biodiversité, la lutte contre la pollution de l'air, la lutte contre le réchauffement climatique et ses effets que les aspects paysagers - comme l'amélioration de la qualité de vie, la structure de l'espace public - ou patrimoniaux.

Concernant vos deux premières questions, la logique verte mise en oeuvre depuis plus de dix ans par mon administration énonce les grands principes

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik hou van bomen, echt waar, en een boom is voor mij ook een levend wezen met een levenscyclus.

(verder in het Frans)

In een stad kunnen de bomen zich niet altijd optimaal ontwikkelen. We moeten de situatie voor de bomen inderdaad verbeteren, wat dat betreft ben ik het eens met de heer Albishari.

Veel hangt af van de plaats waar de boom staat. Zo hebben we al reusachtige bomen moeten kappen, omdat ze hele gebouwen het hele jaar door verduisterden. We moeten daarmee rekening houden wanneer we nieuwe woningen bouwen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, u deed de administratie onrecht aan. Ik hoop u, met mijn antwoord op alle concrete vragen, te kunnen overtuigen van het feit dat de Brusselse administratie wel degelijk van bomen houdt.

(verder in het Frans)

We moeten een visie ontwikkelen over de aanleg van de Brusselse openbare ruimte, die rekening houdt met de milieuaspecten (biodiversiteit, strijd tegen luchtvervuiling en klimaatopwarming), maar ook met de landschapsaspecten (verbetering van de levenskwaliteit en structuur van de openbare ruimte).

Al meer dan tien jaar gaat de administratie uit van een groene logica bij het beheer van de laanbomen. De bedoeling is dat de bomen in optimale omstandigheden kunnen groeien. Concrete elementen zijn:

- *respect voor de fysiologie van de boom door een zachte snoeitechniek te hanteren;*
- *de juiste boom op de juiste plaats;*
- *bescherming van de bomen bij werkzaamheden;*
- *verzorging van de bomen en bescherming tegen ziektes;*

relatifs à la gestion et à l'entretien des arbres d'alignement des voiries régionales. Elle consiste à créer les conditions optimales visant à favoriser la croissance des arbres en milieu urbain. Il s'agit de :

- respecter la physiologie de l'arbre grâce à des tailles douces dites aussi raisonnées ;
- planter le bon arbre au bon endroit ;
- protéger les arbres lors des travaux ;
- soigner par l'apport d'engrais, l'arrosage, et lutter contre les attaques de pathogènes ;
- favoriser la biodiversité ;
- développer la trame verte ;
- suivre et développer la recherche en arboriculture urbaine.

Mon administration suit ce dossier avec beaucoup d'attention et apporte son expertise au niveau des recherches partagées entre les centres de recherches et les universités. Bruxelles Mobilité s'efforce de communiquer cette stratégie depuis plusieurs années, comme en témoigne la brochure éditée par mon administration en 2009 et intitulée "S'occuper de 28.000 patients toute l'année : une logique verte pour la gestion des arbres d'alignement".

Il est vrai qu'en 2012, nous pourrions plutôt parler de "sujets" que de "patients". Quoi qu'il en soit, il s'agit de 28.000 arbres dont il faut s'occuper chaque année.

Par ailleurs, la cellule Plantations, monuments et fontaines de la Direction gestion et entretien de Bruxelles Mobilité travaille actuellement à l'élaboration d'un plan de gestion en collaboration avec un bureau d'études indépendant, Aliwen sa.. Il s'agit de faire le point sur l'état général des alignements d'arbres régionaux sur la base, notamment, des rapports d'expertise à disposition, mais surtout, de définir une stratégie de renouvellement des grands alignements arborés. Celle-ci vise, d'une part, à améliorer la biodiversité rencontrée sur les voiries régionales et, d'autre part, à définir des priorités afin de pérenniser le faciès majestueux que vous évoquez.

- bevordering van de biodiversiteit;
- ontwikkeling van het groene weefsel;
- steun aan onderzoek naar bomen in een stedelijke omgeving.

Mobiel Brussel verspreidt al jaren haar ideeën over deze groene logica en deelt haar expertise naar aanleiding van onderzoeken door onderzoekscentra en universiteiten.

Elk jaar worden 28.000 bomen onder handen genomen.

Op dit ogenblik werkt Mobiel Brussel samen met de nv Aliwen, een onafhankelijk adviesbureau, aan een beheersplan. Dat moet een overzicht bieden van de algemene toestand van de laanbomen en een strategie uitwerken om de grote bomenrijen te vernieuwen. De biodiversiteit op de gewestwegen moet vergroten en het majestueuze aanzicht van heel wat lanen moet behouden blijven.

Een werkgroep Biodiversiteit met vertegenwoordigers van het gewest, de gemeenten, Leefmilieu Brussel enzovoort, stelt een strategisch plan op, maar wil ook de goede praktijken bij het beheer en de aanplanting van bomen in openbare ruimten beter bekend maken.

De concrete regels die bij de aanleg van wegen worden toegepast, vloeien voort uit deze logica, maar worden steeds aangepast aan de kenmerken van de weg in kwestie. Zo beïnvloeden onder meer de breedte van de weg en de afstand tot de gevels de keuze voor een bepaalde boomsoort.

De afstand tussen de bomen hangt eerder af van esthetische of patrimoniale overwegingen, maar soms ook van technische kwesties.

Wat bladhoudende bomen betreft, is de keuze eerder beperkt, omdat de meeste soorten niet geschikt zijn om langs de weg te staan.

Het zou overigens erg moeilijk zijn om een rij met enkel coniferen aan te planten, omdat dat het landschap wel aanzienlijk zou veranderen en de wrevel van de Brusselaars zou opwekken.

Het voorstel van de administratie om metasequoia's aan te planten in de Winston Churchillaan werd

Par ailleurs, un groupe de travail Biodiversité a également été mis en place et regroupe des représentants des différents acteurs concernés par les aménagements végétaux à Bruxelles (Région, communes, Bruxelles Environnement...) afin d'établir une stratégie d'action, mais aussi de communication pour promouvoir les bonnes pratiques de gestion (taille raisonnée, bon arbre au bon endroit, protection des arbres lors des chantiers...) et de plantation d'arbres en espaces publics (diversification et choix des essences, pérennisation des grands alignements arborés, lutte contre les pathogènes...).

Les règles concrètes qui sont appliquées lors de la conception des aménagements de voirie découlent de cette logique, mais sont toujours adaptées en fonction des spécificités de la voirie considérée. Par exemple, la largeur de la voirie va conditionner la hauteur des essences choisies tandis que la position des arbres dans le profil, la distance des houppiers par rapport aux façades ou encore la hauteur nécessaire pour le gabarit des véhicules vont conditionner le port des arbres (fastigiés, étalés à port semi-libre, architecturés...).

Quant à la distance choisie entre les arbres, elle sera davantage déterminée par des considérations esthétiques et paysagères liées au rythme recherché (avenue Winston Churchill, avenue de Tervueren), ou même patrimoniales (drève de Lorraine), mais elle peut également être conditionnée par des impératifs techniques, comme la facilité de remplacer des arbres isolés après abattage dans des alignements à structure ouverte.

Concernant les arbres à feuilles persistantes, le choix des essences est relativement limité puisqu'il s'agit pour la plupart de conifères, d'arbustes, ou d'essences feuillues qui ne conviennent pas aux plantations de voirie.

À ce titre, il est intéressant de remarquer que l'aménagement d'alignements entiers, par exemple composés exclusivement de conifères, serait particulièrement difficile à mettre en oeuvre dans le contexte actuel étant donné les modifications paysagères que cela engendrerait et auxquelles la population bruxelloise semble être réfractaire.

La proposition de mon administration de replanter l'avenue Winston Churchill avec du metasequoia avait, en son temps, été fortement décriée, même

destijds afgeschoten. Op basis van de onderzoeksresultaten die u mij bezorgd hebt, kunnen we echter overwegen om wegen waar mogelijk te omzomen met ceders, dennen of bladhoudende eikensoorten.

Bij de herinrichting van de Generaal Jacqueslaan zouden er aan weerszijden van de trambedding veertig bomen komen, maar de boomsoort is nog niet bepaald.

Ze zouden zo'n twintig meter uit elkaar staan, wat overeenstemt met de lengte van drie parkeerplaatsen. De kuilen zullen diep genoeg zijn voor flink uit de kluiten gewassen bomen, die passen bij de grootte van de weg.

Ik zal u een plan bezorgen, zodat u zich dit beter kunt voorstellen.

(verder in het Nederlands)

In de administratie zitten echte specialisten die de recentste evoluties en bevindingen van nabij volgen. Natuurlijk moeten ze rekening houden met ons klimaat. Het is prachtig dat andere steden bomenrijen kunnen maken die tweehonderd jaar of ouder zijn, maar ik weet niet in welke klimatologische omstandigheden dat gebeurt.

s'il s'agit d'un conifère à feuilles caduques. Cependant, à la lumière des résultats des recherches que vous m'avez communiqués, il serait intéressant d'envisager la possibilité de restituer des alignements de cèdres, de pins, voire de certaines espèces de chênes à feuilles persistantes, en veillant à une compatibilité avec une plantation en voirie.

Enfin, le projet de réaménagement du boulevard Général Jacques (entre le rond-point de l'Étoile et l'avenue Émile de Beco) prévoit la plantation, de part et d'autre du site propre du tram, d'un double alignement de 40 arbres appartenant à une essence feuillue caduque de première grandeur, mais qui n'est pas encore déterminée.

L'inter-distance serait d'une vingtaine de mètres laissant l'équivalent de trois places de stationnement entre chaque arbre. Il est prévu d'aménager des fosses de grandes dimensions afin de permettre un développement en adéquation avec le gabarit de la voirie.

Pour le rapport, je tâcherai de joindre un plan pour clarifier et vous permettre de visualiser cette proposition.

(poursuivant en néerlandais)

L'administration compte des spécialistes en son sein, qui suivent de près les évolutions et observations les plus récentes. Les villes qui conservent des alignements d'arbres de 200 ans ou plus bénéficient peut-être d'autres conditions climatiques que les nôtres.

M. Aziz Albishari (en néerlandais).- *Ce sont les mêmes conditions climatiques qu'ici.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles a malheureusement été contrainte, la mort dans l'âme, de sacrifier des rangées entières d'arbres malades, comme les marronniers de l'avenue de Tervuren. L'administration a pour principe de remplacer l'alignement d'arbres tout entier lorsque le pourcentage d'arbres malades dépasse un certain seuil, afin de reconstituer un alignement de spécimens de même taille, ce qui prend quelques années.*

Bien que sensible, cette option doit malgré tout être

De heer Aziz Albishari.- In dezelfde klimaatomstandigheden als hier.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Brussel heeft jammer genoeg wat problemen gekend met ganse bomenrijen die ziek werden, zoals de kastanjes langs de Tervurenlaan. In dergelijke gevallen moesten we ingrijpen. We deden dat natuurlijk met heel veel spijt in het hart, maar er was geen keuze. Er zijn discussies over de vraag of een volledige bomenrij moet worden vervangen wanneer een bepaald percentage van de bomen weggehaald moet worden. De administratie heeft er inderdaad voor gekozen om dit te doen wanneer een bepaald percentage overschreden wordt, om te streven naar een nieuwe, gelijk groeiende bomenrij.

prise à un moment donné. Cela doit naturellement se faire en concertation avec la population, qui doit être parfaitement informée.

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

M. Aziz Albishari.- Mon interpellation semble vous avoir fait plaisir puisqu'elle vous a permis de développer des éléments de votre politique que nous ne connaissions pas. Je pense notamment à cette nouvelle approche que votre administration est en train de mettre en place et qui m'intéresse au plus haut point.

Dès lors, en ce qui concerne cette "logique verte", j'aimerais savoir s'il serait possible d'obtenir des informations complémentaires par le biais de brochures. Celle-ci existerait selon vous depuis dix ans, mais est en cours de modification, notamment sur toutes les questions liées à la modification du rapport à la plantation, à l'arbre dans la ville.

Parmi les différents points que vous avez évoqués, j'ai relevé un aspect particulier, à savoir celui de la protection des arbres pendant les travaux. On constate, il est vrai, que ce problème devient systématique sur les voiries régionales. Il en va de même sur certains chantiers dans certaines communes, mais la pratique n'est selon moi pas assez répandue.

Il y a moins d'un an, j'ai assisté au réaménagement assez lourd d'un espace public mélangeant arbres, plaine de jeux et d'autres éléments... et dans lequel aucune protection n'avait été prévue pour les arbres. En outre, l'entrepreneur s'occupait généralement d'autoroutes. J'étais surpris de voir cette entreprise autoroutière réaménager un espace aussi réduit, arboré de surcroît. Il y eut malheureusement des dégâts. Peut-être faut-il donc systématiser votre travail en l'appliquant aux communes également.

J'aimerais savoir s'il serait possible d'ajouter au dossier des réflexions, ce petit fascicule mis au point par une association que l'on peut retrouver sur le site web suivant : www.greenmax.eu. Celui-ci

Dat duurt natuurlijk enkele jaren.

Het duurt een hele tijd vooraleer een hele rij bomen die vervangen is door een rij gelijk opgroeiende nieuwe bomen, resultaat oplevert. Toch moet deze optie op een bepaald moment genomen worden. Ik weet dat dat gevoelig ligt. Dat gebeurt best in optimaal overleg en de bevolking moet perfect geïnformeerd worden. Daarin treed ik mevrouw Maes volledig bij.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Mijn interpellatie heeft u de kans gegeven om een aantal elementen van uw beleid te belichten, die wij nog niet kenden. Vooral de nieuwe aanpak van uw bestuur wekt mijn belangstelling. Is het mogelijk om extra informatie over die groene logica te krijgen, bijvoorbeeld aan de hand van brochures?*

Het is een goede zaak dat u aandacht zult hebben voor de bescherming van de bomen bij werkzaamheden. Momenteel is die praktijk nog onvoldoende verspreid. In dat kader raad ik u overigens aan om een kijkje te nemen op de website www.greenmax.eu, waar informatie te vinden is over de bescherming van bomen in een stedelijke omgeving.

Een ander, minder rationeel element is de manier waarop de Brusselaars tegen de bomen en de bomenrijen aankijken. Sommige inwoners willen geen bomen voor hun deur omdat die het licht wegnemen of omdat de afvallende bladeren voor rotzooi zorgen. Als u op een dag beslist om die bomen om te hakken, zullen anderen zich daar dan weer met man en macht tegen verzetten.

Het gaat dus om een gevoelige kwestie. Hebt u bewustmakingsacties uitgewerkt om de inwoners uit te leggen wat bomen voor de stad betekenen? Als stadsbewoners hebben wij onze band met de natuur verloren.

Dergelijke bewustmakingsacties moeten emotionele reacties van de buurtbewoners voorkomen. De gewestelijke en gemeentelijke overheden worden vaak geconfronteerd met verontwaardigde reacties van buurtbewoners die zich verzetten tegen het kappen van bomen. Maar de emotionele reacties van buurtbewoners die geen bomen voor hun huis willen, worden minder vaak gehoord. Via

traite justement de la protection des arbres et infrastructures en ville et aborde la question de la difficulté de la protection du racinaire au regard de tout ce qui se trouve dans nos sous-sols.

Il y a un autre élément, beaucoup moins dur et rationnel : la perception du rapport des habitants de notre ville aux arbres et, particulièrement, aux alignements. Mme Cécile Jodogne a fait état des difficultés rencontrées par certains habitants à vivre avec un arbre en face de chez eux : problèmes de lumière, de feuillage, de nidification d'oiseaux... Si vous décidez d'abattre ces arbres, vous serez confrontée à une émeute dans le sens inverse, constituée de personnes qui s'y opposent absolument.

Nous sommes donc sur un terrain très sensible et c'est très bien ainsi. Avez-vous, votre administration ou votre prédécesseur, mis au point une politique de sensibilisation et d'apprentissage à l'attention des habitants afin de leur expliquer ce que représente un arbre en ville ? Ce qui rend notre rapport à l'arbre si particulier est que nous sommes des citadins et que nous n'avons pas de réel rapport à la nature. D'ailleurs, en Belgique, il faut aller loin pour avoir de tels rapports... La forêt de Soignes, par exemple, a été plantée par l'homme et l'on n'y vit pas.

Ces politiques de sensibilisation préviendraient les éventuels remous et réactions très émotionnelles vis-à-vis des arbres, que cela soit dans un sens ou dans un autre. Quand on occupe un poste à un niveau exécutif (régional ou communal), on entend souvent les réactions indignées des riverains en cas d'abattage, mais rarement celles, tout aussi émotionnelles, de ceux qui refusent toute plantation d'arbres devant chez eux. Ces campagnes viseraient donc à informer les citadins sur ce qu'implique la vie à proximité d'arbres et sur la gestion proposée par votre administration dans ce domaine et qui va, selon moi, dans le bon sens. Je souhaite donc obtenir davantage d'informations concernant ce que vous appelez "la logique verte".

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous allons transmettre la documentation demandée au secrétariat.

Enfin, s'il n'y pas une sensibilisation générale, dans l'abstrait, de la population, ce sentiment intervient néanmoins dans le cadre de projets concrets. J'ai

bewustmakingsacties zou u meer uitleg moeten geven over de voordelen van bomen in de stad en het beheer dat uw bestuur voorstelt. Ik hoop dus meer informatie te krijgen over de groene logica die uw administratie hanteert.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We zullen de gevraagde documentatie doorgeven aan het secretariaat.*

Er bestaat geen algemene bewustmakingsactie, maar bij concrete projecten worden de wijkbewoners wel geïnformeerd. Ik heb

par exemple participé à pas mal de réunions quand il a fallu abattre les arbres de l'avenue de Tervueren. Nous avons dû nous en expliquer avec tout le monde, rencontrer les comités de quartier... Je ne veux pas dire qu'ils ont accepté nos décisions, mais nous avons eu le courage de discuter et cela ne s'est pas trop mal passé.

Dans d'autres cas, nous nous opposons à de nouveaux arbres parce qu'ils prennent des places de stationnement, par exemple quand on aménage une nouvelle voirie, où rien n'est encore planté. Les citoyens comprennent de plus en plus l'importance des arbres et de la verdure en ville, et nous sommes donc mieux à même, aujourd'hui, de les motiver à accepter cette présence.

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

M. Aziz Albishari.- Aux personnes habitant un rez-de-chaussée qu'elles estiment trop sombre parce qu'il y a des arbres, il faut également préciser que c'est une protection contre la chaleur due au soleil et dont souffrent les habitants des étages supérieurs. C'est ce genre de sensibilisation qu'il faudrait faire aussi.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

concernant "l'attribution du 'Big Brothers Awards' à la carte Mobib".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- La carte Mobib de la STIB a remporté, ce jeudi 26 janvier, le prix du jury lors de la seconde cérémonie des Big Brother's Awards organisée par la Ligue des droits de l'Homme. Ce prix a été emporté dans la catégorie Entreprises et concerne les questions en matière de sécurité des données personnelles et d'anonymat que pose la carte Mobib.

bijvoorbeeld voor het omkappen van de bomen op de Tervurenlaan veel vergaderingen bijgewoond en protesterende buurtcomités ontmoet om onze standpunten te verduidelijken.

In andere gevallen is er dan weer protest tegen de aanplanting van bomen, omdat ze parkeerplaatsen zouden innemen. In het algemeen mogen we wel stellen dat steeds meer Brusselaars het belang van bomen en groen in de stad inzien.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Mensen die op een benedenverdieping wonen, klagen dat bomen hun licht wegnemen. Wie op een bovenverdieping woont, klaagt over te felle zon. Ook dat zijn gebruikelijke gevoeligheden.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

betreffende "de toekenning van de 'Big Brothers Awards' aan de Mobibkaart".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *De Ligue des droits de l'homme kende de Mobibkaart van de MIVB de prijs van de jury op de Big Brother's Awards toe in de categorie ondernemingen. Het aspect bescherming van de persoonlijke gegevens lag daarbij in het vizier.*

In deze commissie zijn hoorzittingen gehouden om

Rappelons-nous que des auditions ont eu lieu en Commission de l'infrastructure et que le travail doit être poursuivi dans ce cadre, afin de formuler des recommandations permettant d'améliorer le système actuel et de le rendre compatible avec la loi sur la protection de la vie privée. En tant que corapporteuse, je vous confirme que nous avons reçu hier l'ensemble des documents et nous allons les relire et les transmettre à l'ensemble des membres pour pouvoir préparer des recommandations.

Je ne pense pas que la Ligue des droits de l'Homme soit particulièrement allergique à la STIB. Je pense seulement que les réponses actuellement transmises à la Ligue par rapport à son action "Ma vie privée ne voyage pas en commun" ne sont pas complètes. Pourriez-vous dès lors me transmettre copie des courriers actuellement échangés entre la Ligue et vous ? De même, je souhaiterais avoir copie des courriers d'information envoyés aux citoyens ayant rempli le questionnaire de la Ligue.

Lors de ma dernière interpellation, vous sembliez sensible à la nécessité d'informer enfin les usagers de la STIB des caractéristiques de la carte Mobib et des informations qui y sont stockées, ainsi que de l'usage qui en est fait.

J'ai constaté que le site de la STIB avait bien été complété par un volet "Protection de la vie privée". C'est un point très positif. Ce volet se présente comme suit : "Les données à caractère personnel communiquées par vos soins (par le biais du formulaire Mobib ou par une transmission électronique à distance des données se trouvant sur la carte émise par un autre opérateur que la STIB) sont conservées dans les fichiers de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (...) La STIB est le responsable pour le traitement de vos données et est représentée par son Administrateur-directeur général ou son Directeur du service commercial. Vos données sont traitées pour les finalités suivantes : 1) fabrication, distribution et utilisation de la carte Mobib ; 2) conclusion et gestion des contrats de transport (en ce compris le service après-vente) ; 3) mesure de l'évolution du profil de la clientèle des transports en commun (statistiques via données codées ou anonymes) ; 4) lutte contre la fraude ; 5) envoi ciblé d'information commerciale et/ou d'une newsletter dans le cadre d'activités de marketing direct". Ce dernier point pose question.

het systeem conform de wet op de privacy te kunnen wijzigen. In mijn hoedanigheid van corapporteur kan ik u melden dat we de documenten gisteren hebben ontvangen en dat we ze aan alle commissieleden zullen bezorgen, zodat de aanbevelingen kunnen worden voorbereid.

De Ligue des droits de l'homme heeft op zich niets tegen de MIVB. Maar ik denk dat de reactie die de Ligue kreeg op haar initiatief, niet volstaat. Kunt u me een kopie bezorgen van de huidige briefwisseling tussen de Ligue en uzelf, evenals van de informatiebrieven die werden opgestuurd aan al wie de enquête van de Ligue heeft ingevuld?

Bij mijn laatste interpellatie ging u ermee akkoord dat MIVB-reizigers het recht hebben te weten wat op hun Mobibkaart staat en wat er met die gegevens gebeurt.

Op de MIVB-website is een hoofdstukje Bescherming van de persoonlijke levenssfeer toegevoegd, waarin staat dat de MIVB de persoonsgegevens bewaart en verantwoordelijk is voor de verwerking ervan. De MIVB gebruikt de gegevens om een Mobibkaart aan te maken, vervoerbewijzen te beheren, de evolutie van het openbaar vervoergebruik in kaart te brengen, fraude te bestrijden en commerciële informatie door te sturen. Dat laatste punt roept vragen op.

Met dat laatste wordt alleen reclame voor MIVB-producten beoogd. In geen geval worden persoonlijke gegevens met commerciële bedoelingen aan derden overgemaakt. Dat staat er zwart op wit.

Er staat ook dat individuele gegevens slechts worden bewaard zo lang het voor de gegevensverwerking nodig is.

Verder staat er dat de MIVB de persoonsgegevens ook voor andere doeleinden kan gebruiken. In dat geval zal de MIVB de gebruikers daarvan op de hoogte brengen en de mogelijkheid bieden dat gebruik te weigeren.

Op het formulier voor de aanvraag van een Mobibkaart moeten de vakken met twee sterretjes niet verplicht worden ingevuld.

Verder staat er dat er eventueel gegevens aan onderaannemers kunnen worden overgemaakt. Dat

Je poursuis : "Les seuls produits ou services dont il est envisagé d'assurer la promotion de cette manière sont ceux offerts par la STIB. Les données recueillies via le formulaire de demande de renseignements ne seront en aucun cas communiquées à des tiers à des fins de marketing direct".

Plus loin : "Les données individuelles ne sont conservées que pendant des durées limitées et nécessaires aux traitements déclarés".

"La STIB ou ses sous-traitants pourraient être amenés à effectuer des traitements qui ne sont pas encore prévus dans la liste ci-dessus. Dans ce cas, la STIB vous recontactera avant de réutiliser vos données, afin de vous faire connaître les changements envisagés et vous donner la possibilité, le cas échéant, de refuser cette réutilisation."

"Les réponses aux champs du formulaire Mobib précédés de deux astérisques ne sont pas obligatoires et un défaut de réponse pour ceux-ci est sans incidence sur l'octroi de la carte Mobib. Vos données peuvent être transmises à d'autres personnes physiques ou morales liées contractuellement à notre société en qualité de sous-traitant." Là, je m'étonne. "Elles n'accèdent, dans ce cas, qu'aux seules données dont elles ont besoin pour s'acquitter de leur tâche. Pour le reste, les données rassemblées ne seront en aucun cas communiquées à des tiers. Dans le cas des abonnements ou titres à la prestation combinés avec d'autres opérateurs de transport public (SNCB, TEC, De Lijn), la STIB communique les données signalétiques nécessaires à l'opérateur de transport public concerné."

Les données qui sont communiquées lors de la prise de tels contrats sont ensuite précisées.

Je poursuis : "Conformément à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard de données à caractère personnel, vous disposez du droit de vous opposer gratuitement au traitement de vos données à des fins de marketing direct ainsi que d'un droit d'accès aux informations qui vous concernent et d'un droit de correction. Si vous souhaitez exercer ces droits, contactez-nous à l'adresse de notre siège social".

Ces passages me semblent poser problème.

verwondert me. In dat geval worden alleen die gegevens overgemaakt, die nodig zijn voor die welbepaalde opdracht van de onderaannemer. Gaat het om een combinatieabonnement met andere openbare vervoersmaatschappijen, dan worden eveneens alleen de nodige gegevens overgemaakt.

Verder staat er nog dat, conform de privacywet van 8 december 1992, iedereen zich gratis kan verzetten tegen de directe marketing van persoonsgegevens, toegang heeft tot de gegevens en ze kan corrigeren.

Het lijkt me echter problematisch om informatie vanwege een overheidsinstelling als de MIVB te beschouwen als "directe marketing van persoonlijke gegevens".

Weet u hoe lang de gegevens bewaard blijven? Conform de wet moet de bewaarperiode van persoonlijke gegevens voor elke vorm van gebruik worden aangegeven.

De MIVB of haar onderaannemers zouden de gegevens ook voor andere doeleinden kunnen gebruiken. Dat is een weinig heldere passage.

Onderaannemers worden gespecificeerd als zijnde andere morele of fysieke personen die contractueel met de maatschappij zijn verbonden. Wie zijn dat precies?

Nergens wordt gewag gemaakt van de informatie over de reizigersstromen die een Mobikkaart nochtans oplevert en die het openbaar vervoer kan helpen te objectiveren. Dat staat zelfs nergens in de doelstellingen te lezen.

Kunt u de door de MIVB gebruikte bewoordingen toelichten? De MIVB respecteert de privacywetgeving niet, al heeft ze daar wel inspanningen toe geleverd.

Tout d'abord, qualifier de "marketing direct" des informations émanant de la STIB m'interpelle et mérite des explications objectives. La STIB est un service public et le terme de "marketing direct" me semble inapproprié à ce secteur.

Pourriez vous ensuite m'éclairer quant à la durée de la conservation des données. La loi stipule que pour chaque objectif soit défini combien de temps les données seront stockées.

Concernant le passage suivant : "La STIB ou ses sous-traitants pourraient être amenés à effectuer des traitements qui ne sont pas encore prévus dans la liste ci-dessus", j'estime à nouveau que cette allégation est "légère" par rapport à la législation prévue en matière de protection de la vie privée.

Quant à la transmission de données "à d'autres personnes physiques ou morales liées contractuellement à notre société en qualité de sous-traitant", cela laisse également perplexe car l'on ne comprend ni qui, ni pourquoi.

Enfin, je ne comprends pas que n'apparaisse nulle part le relevé d'informations concernant le trafic d'usagers lui-même. N'est-ce pas la vocation première de la carte Mobib de récolter des données telles que "combien de personnes", "à quel endroit" et "quand" afin d'objectiver l'organisation des transports ? Ces données, pourtant légitimes, n'apparaissent pas dans les objectifs.

Pouvez-vous m'éclairer quant aux interprétations que vous donnez aux termes relevés ci-dessus et me dire si vous avez marqué votre accord les concernant car objectivement, ils ne respectent pas la législation relative à la protection de la vie privée même si, il faut l'admettre, un réel effort a été accompli.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je me réjouis que vous ayez observé qu'un effort a été accompli par la STIB en ce qui concerne la transparence et la communication à l'égard de ses clients. Vous serez probablement heureuse de savoir que cet aspect n'est que la partie visible du travail important que la STIB poursuit en matière de protection des données

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De informatie via de website vormt slechts een fractie van het werk dat de MIVB levert voor de bescherming van de persoonsgegevens van haar cliënteel. Ze sleutelt ook aan de veiligheid van de persoonsgegevens.

personnelles de ses clients, puisque dans le même temps, elle améliore son plan de sécurité lié à la protection de la vie privée, tant au niveau organisationnel que technique.

Je tiens à préciser qu'à ma connaissance, ces dernières semaines, la STIB n'a pas reçu de courrier de clients ayant envoyé le questionnaire de La Ligue que vous mentionnez dans votre interpellation.

Je ne peux cependant souscrire vos propos lorsque vous déclarez que la communication de la STIB ne respecterait pas la législation relative à la protection de la vie privée. Il m'apparaît que cette affirmation sans fondement est essentiellement due à une méconnaissance récurrente de la législation que vous voulez défendre et de la manière dont celle-ci doit être appliquée. C'est donc bien volontiers que je m'apprete à vous fournir, point par point, les éléments d'information qui semblent vous manquer pour être en mesure d'apprécier correctement le respect de la législation sur la vie privée par la STIB.

En ce qui concerne la qualification de "marketing direct" utilisée par la STIB, en pratique, on vise ici essentiellement l'envoi par la STIB d'une lettre d'information aux clients qui souhaitent la recevoir, lettre d'information portant sur l'actualité des services de la STIB. Il ne s'agit nullement de revendre des bases de données à des tiers ni d'accomplir toute autre activité de marketing direct agressif dont certains ont été tentés de prêter un peu vite l'intention à la STIB.

L'utilisation de données personnelles à des fins de marketing direct n'est d'ailleurs nullement interdite par la loi mais est conditionnée par celle-ci, notamment en ce qu'elle exige une déclaration de traitement spécifique auprès de la Commission de la protection de la vie privée, traitement qui a bien été introduit par la STIB dès le lancement du système Mobib. Plus particulièrement, trois fondements ancrés dans la loi sur la vie privée peuvent être invoqués pour justifier l'utilisation de données à caractère personnel, à savoir 1) le consentement de la personne concernée, 2) l'existence d'une relation (pré)contractuelle directe entre la personne concernée et la société et 3) l'existence de ce qu'on appelle un intérêt pondéré.

L'utilisation potentielle de certaines données

De laatste weken heeft de MIVB geen brieven ontvangen van klanten die de vragenlijst van de Ligue hebben ingevuld.

Ik ben het niet eens met uw stelling dat de MIVB de privacywetgeving niet naleeft. Blijkbaar kent u de wetgeving onvoldoende.

Met de term "directe marketing" bedoelt de MIVB het versturen van een nieuwsbrief over de MIVB-dienstverlening. Verkopen aan derden of andere agressieve commerciële praktijken zitten daar niet bij.

Het gebruik van persoonlijke gegevens voor directe marketing is niet verboden, maar aan voorwaarden verbonden. Om persoonlijke gegevens te kunnen gebruiken, moet aan drie basisvoorwaarden zijn voldaan: de betrokken persoon moet ermee instemmen, tussen de persoon en de onderneming moet een contractuele verbintenis bestaan en er moet een 'afgewogen belang' zijn.

Het gebruik van persoonlijke gegevens door de MIVB voor directe marketing werd trouwens aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer meegedeeld. Het Sectoraal Comité van het Rijksregister heeft de MIVB de toelating gegeven de gegevens voor directe marketing te gebruiken in zover het om mededelingen over de dienstverlening gaat en de gegevens niet aan derden worden doorgegeven. Deze voorwaarden heeft de MIVB altijd gerespecteerd.

Wat de bewaarperiode van de gegevens betreft, heb ik u al vaker gezegd dat die afhangt van het beoogde gebruik.

De gegevens voor statistische doeleinden kunnen al na enkele dagen anoniem worden gemaakt, terwijl de gegevens die betrekking hebben op de aankopen van het cliënteel verschillende maanden worden bewaard om een dienst na verkoop te kunnen garanderen of om fraude tegen te gaan.

De valideringsgegevens worden momenteel maximum zes maanden bijgehouden in de operationele gegevensbank en worden gebruikt voor de dienst na verkoop en voor de bestrijding van fraude.

De gegevens die tot statistieken verwerkt worden,

personnelles de ses clients par la STIB à des fins de marketing direct a, je le répète, été déclarée par la STIB à la Commission de la protection de la vie privée.

De même, le comité sectoriel du Registre national, auprès de qui la STIB avait introduit une demande d'extension des autorisations en sa possession lors de l'introduction de Mobib, a autorisé la STIB à recueillir des données personnelles auprès de ses clients, notamment en vue d'effectuer des activités de marketing direct, pour autant que les seuls produits et services dont on envisage la promotion de cette manière soient ceux offerts par la STIB et que les données ne soient pas communiquées à des tiers en vue d'effectuer du marketing direct, ce qui a toujours été respecté par la STIB.

À propos de la durée de conservation des données, bien que les informations à ce propos vous aient déjà été communiquées à de multiples reprises, je vous prie de noter à nouveau que cette durée est fonction de leurs finalités d'utilisation.

Les données nécessaires à des fins statistiques, et notamment les données de validation qui suscitent votre inquiétude, peuvent être anonymisées après quelques jours tandis que celles relatives aux achats effectués par ses clients doivent être conservées plusieurs mois pour pouvoir offrir un service après-vente aux clients - par exemple, le remplacement du titre de transport en cas de carte volée - ou pour lutter contre la fraude.

Pour être plus précis, à ce stade, les données de validation sont conservées six mois maximum dans les bases de données opérationnelles, autant pour répondre aux besoins du service après-vente que pour ceux de la lutte contre la fraude. Il n'est effectivement pas concevable de supprimer des données servant de preuve pour un litige en cours ou d'effacer trop rapidement des données permettant à la STIB de fournir le service après-vente auquel s'attend sa clientèle.

Les données de validation destinées aux statistiques sont conservées de manière illimitée mais après codage, ce qui ne permet pas d'identifier les personnes concernées. Ce codage peut être effectué dans un délai assez court, de quelques jours.

Le délai de six mois et les autres délais ont, en tout état de cause, été fixés en concertation avec la

worden onbeperkt bijgehouden, maar dan wel nadat ze gecodeerd werden, zodat de betrokken personen niet geïdentificeerd kunnen worden. Die codering gebeurt na enkele dagen.

De termijn van zes maanden en andere termijnen zijn vastgelegd in overleg met de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer en kunnen in de toekomst nog beperkt worden wanneer de statistische behoeften van de MIVB preciezer bekend zijn.

Conform artikel 4, 2° van de wet op het privéleven heeft de MIVB haar klanten geïnformeerd dat ze hun gegevens niet voor andere doeleinden zou gebruiken dan die waarvan ze op de hoogte gebracht zijn. Als de gegevens voor nieuwe doeleinden gebruikt worden, zal de MIVB de klanten vooraf inlichten. Momenteel is daar echter geen sprake van.

Het Sectoraal Comité van het Rijksregister heeft de MIVB op 23 januari 2008 toestemming gegeven om haar gegevens mee te delen aan onderaannemers, op voorwaarde dat de details inzake de overdracht en de bescherming van de gegevens bij contract geregeld zijn. De term "onderaannemer" moet dus begrepen worden in de zin van artikel 1, § 5 van de wet op het privéleven. Concreet gaat het om de firma die de Mobibkaarten fabriceert en personaliseert.

Het feit dat de MIVB tijdelijk valideringsgegevens op naam bijhoudt, valt binnen de opgesomde doeleinden: fraudebestrijding en het meten van de evolutie van het klantenprofiel van het openbaar vervoer. Deze doeleinden staan in de verklaring aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer en wordt door de MIVB ook gebruikt in haar externe communicatie. Zoals gezegd moet de beheerder van de gegevens alle betrokkenen over de vooropgestelde doelstellingen inlichten en zich daaraan houden, wat de MIVB ook doet.

Ik hoop dat dit gedetailleerde antwoord enkele twijfels heeft weggenomen.

(De heer Aziz Albishari, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Commission de la protection de la vie privée. Ils sont susceptibles d'être encore réduits à l'avenir, une fois que tous les besoins de la STIB, notamment statistiques, seront connus avec précision. Rien n'est cependant fait sans l'accord de la Commission de la protection de la vie privée.

À propos des traitements de données qui ne seraient pas encore prévus, conformément au prescrit de l'art. 4, 2° de la loi sur la vie privée, la STIB a cru utile d'informer ses clients qu'elle n'utiliserait pas leurs données pour des finalités qui ne leur auraient pas été communiquées, ou qu'ils n'auraient pas pu légitimement prévoir, lors de la communication de leurs données en vue d'acquérir une carte Mobib. C'est pourquoi elle a indiqué que pour de nouveaux traitements, forcément inconnus au moment du recueil des données, les clients seraient avertis le cas échéant. À ce stade, de nouveaux traitements ne sont pas apparus par rapport à ceux qui ont fait l'objet d'une déclaration de la STIB à la Commission de la protection de la vie privée.

Concernant la transmission de données à des sous-traitants de la STIB, le Comité sectoriel du registre national, auprès de qui la STIB avait introduit une demande d'extension des autorisations en sa possession lors de l'introduction de Mobib, a autorisé la STIB à transmettre ses données à des "sous-traitants" dans sa délibération du 23 janvier 2008. En fait de sous-traitants, il s'agit de la firme à qui la STIB confie par contrat la fabrication et la personnalisation des cartes nominatives. Le mot "sous-traitant" doit donc être entendu au sens de l'art. 1, § 5 de la loi sur la vie privée et faire appel à pareil "sous-traitant" ne pose aucun problème tant aux yeux de la Commission de la protection de la vie privée qu'à ceux du Comité sectoriel du registre national, pour autant que les dispositions de l'art. 16 de la loi sur la vie privée soient respectées et, par voie de conséquence, que les détails de la transmission et de la protection des données soient fixés par contrat, ce qui est bien le cas.

Concernant le "relevé" de données relatives aux déplacements des utilisateurs de Mobib, le fait pour la STIB de conserver temporairement des données de validation nominatives fait partie des traitements déclarés que sont la lutte contre la fraude et la mesure de l'évolution du profil de la clientèle des transports en commun. C'est sous ces termes que la déclaration de traitement a été faite à la Commission de la protection de la vie privée et

c'est dans un souci de cohérence que la STIB a repris les mêmes termes dans sa communication externe. Du reste, si la loi exige du responsable du traitement qu'il communique à la personne concernée les finalités d'utilisation des données, elle n'exige pas que les types de traitements effectués - forcément très nombreux - soient indiqués, ce que à quoi la STIB s'est parfaitement conformée.

Je vous ai donc fourni une réponse détaillée qui, je l'espère, contribuera à dissiper quelques doutes.

(M. Aziz Albishari, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Je souhaite réagir à ma prétendue méconnaissance de la législation. Il y a six mois, un an ou un an et demi, lorsque, comme d'autres, je vous avais interpellée sur ce thème, la méconnaissance en matière de loi sur la protection de la vie privée était plutôt à relever de votre côté et de celui de la STIB. Il est donc assez cocasse de me renvoyer la balle aujourd'hui. A fortiori, je me suis exclusivement basée sur ce qui figure sur le site de la STIB !

Concernant le marketing direct qui consisterait en l'envoi d'une newsletter, pourquoi ne demande-t-on pas aux usagers s'ils souhaitent ou non ce document ? Peut-être même pourrait-t-on se contenter du fait d'avoir une adresse mail comme feu vert pour l'envoi d'une newsletter. Cela ne demande pas de grands développements en matière de marketing direct. Pourquoi faire compliqué alors qu'on pourrait faire simple ? Si la STIB vise exclusivement une newsletter par ces termes, qu'elle l'écrive !

De même, lorsque vous dites "d'autres personnes physiques ou morales liées contractuellement à notre société en qualité de sous-traitants", si vous ne visez que la société qui va élaborer les cartes Mobib dans le cadre d'un marché public, pourquoi ne l'indiquez-vous pas ? L'utilisateur, soucieux de la protection de la vie privée, qui va lire cette mention, ne se dira pas qu'il y a d'autres personnes visées. Il ne s'agit que d'une société et non d'une personne physique. La communication est donc inappropriée.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- U beweert dat ik de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer slecht ken. Tijdens mijn vorige interpellaties bleken vooral u en de MIVB die wetgeving niet goed te kennen. Het is amusant dat u vandaag de bal terugkaatst, te meer daar ik mij uitsluitend heb gebaseerd op de informatie die op de website van de MIVB staat!

Inzake directe marketing zou de MIVB van plan zijn om een nieuwsbrief te versturen. Waarom vraagt zij de gebruikers niet of ze dat document wel willen ontvangen? Dat vraagt geen grote inspanning. Als de directe marketing bovendien enkel betrekking heeft op een nieuwsbrief, zou de MIVB dat ook duidelijk moeten schrijven!

Voorts heeft ze het over andere natuurlijke of rechtspersonen die een contractuele relatie met de MIVB hebben als onderaannemer. Als ze het enkel heeft over het bedrijf dat de Mobikaarten zal produceren, waarom zegt ze dat dan niet? Dat zou veel duidelijker zijn.

U zegt dat de bewaringstermijn van de gegevens afhankelijk is van de gebruiksdoelstellingen, maar dat is niet wat op de website van de MIVB staat.

Mijn uitspraken zijn enkel gebaseerd op wat ik lees. Noch de Ligue des droits de l'homme noch ikzelf zijn allergisch voor de MIVB. Het is evenmin onze bedoeling om u onnodig te vervelen. Wij willen u er gewoon op wijzen dat de boodschap slecht geformuleerd is.

Quand vous me dites que vous avez, à plusieurs reprises, rappelé la durée de conservation des données par objectif, j'en suis bien consciente mais ce n'est pas ce qui figure sur le site de la STIB. Si tel type de donnée est conservé pendant six mois, tel autre pendant un mois ou une semaine, je ne demande qu'à vous croire mais, à nouveau, ce n'est pas ce qui est mentionné sur le site de la STIB.

Tout ce que j'avance est basé sur ce que je lis et sur rien d'autre. Que le trafic soit inclus dans l'évolution du profil de la clientèle des transports en commun, je trouve cela normal, même si c'est mal formulé. Entendons-nous bien : ni moi ni la Ligue des droits de l'Homme n'avons d'allergie particulière à la STIB. Notre but n'est pas de vous ennuyer gratuitement mais de vous dire objectivement que le message est mal formulé.

Les auditions ont démontré que les choses ne sont pas aussi claires. Nous allons formuler des recommandations. Nous vous rappelons également que le formulaire introduit initialement par la STIB pour pouvoir obtenir l'avis de la Commission de la protection de la vie privée allait beaucoup plus loin dans ses demandes. Cela trahissait donc en quelque sorte une volonté d'agir totalement en "Big Brother".

Aujourd'hui, il est vrai que nous n'en sommes plus là. Je vous demande simplement de demander à la STIB d'inclure ces précisions sur son site. Pourquoi parler de "sous-traitant" au sens large (terme très flou qui englobe les personnes physiques et morales) alors que cela ne concerne qu'une société qui est chargée de la production des cartes Mobib ? Cela n'a aucun sens et aucune utilité.

L'objectif de la loi est là et nulle part ailleurs et mon objectif est de respecter cette dernière.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je transmettrai les remarques de Mme P'tito. Je crois que la STIB a agi dans un souci de conformité avec la législation. Il est toujours mieux de traduire les lois en textes compréhensibles pour tous. Nous sommes restés au plus près de la nomenclature de la Commission de la vie privée. Je vais voir si la STIB peut encore prendre vos suggestions en

De hoorzittingen hebben aangetoond dat een en ander onduidelijk is. Wij zullen daarom aanbevelingen opstellen. Het oorspronkelijke formulier dat de MIVB voor advies aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer had voorgelegd, ging een heel stuk verder en had een bijzonder groot Big Brother-gehalte. Gelukkig heeft de MIVB haar project ondertussen bijgestuurd.

Het enige wat ik vraag, is dat de MIVB rekening zou houden met de voornoemde opmerkingen en haar website in die zin zou aanpassen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De enige bedoeling van de MIVB was om de Mobibkaart conform te maken aan de wetgeving. Ik zal uw opmerkingen doorgeven en kijken of de MIVB nog aanpassingen kan doorvoeren zonder dat dat nieuwe problemen veroorzaakt.*

compte d'une manière qui ne va pas à nouveau lui créer des difficultés.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'organisation et le
fonctionnement effectif des lignes de bus
desservant le sud-est résidentiel bruxellois".

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la rénovation de la station de
métro Montgomery et de ses abords".

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

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de organisatie en werking van
de buslijnen in het residentiële zuid-oosten
van Brussel".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de renovatie van het
metrostation Montgomery en de omgeving
ervan".

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

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 planification du réaménagement de la porte de Ninove".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- L'enquête publique relative au réaménagement de la porte de Ninove s'est clôturée le 19 septembre 2011 et la commission de concertation s'est réunie le 26 septembre. Celle-ci a rendu un avis positif assorti de remarques, qu'a suivi la commune de Molenbeek. Le dossier a donc été transmis à la Région à la fin 2011, lui demandant d'apporter des modifications spécifiques aux plans actuels.

Dans quelle mesure les plans ont-ils été adaptés selon les remarques formulées par la commission de concertation et par la commune de Molenbeek ? Dans quelle mesure tient-on compte des conditions formulées dans l'avis préalable de la commune de Molenbeek ?

Dans quelle mesure les deux plans ont-ils été effectivement adaptés ? Quand les travaux commenceront-ils ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Conformément aux procédures du COBAT, le dossier d'instruction de la demande de permis est aujourd'hui traité par le fonctionnaire délégué, dont les services dépendent du secrétaire d'État Kir.

L'avis circonstancié de la commission de

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 planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".

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

De heer Jef Van Damme.- Het openbaar onderzoek in verband met de heraanleg van de Ninoofsepoort werd op 19 september 2011 afgesloten en de overlegcommissie kwam samen op 26 september. Zij gaf een positief advies met opmerkingen, dat gevolgd werd door de gemeente Molenbeek. Eind 2011 ging het dossier dus naar het gewest met de vraag om enkele specifieke aanpassingen te doen aan de huidige plannen. U zei dat u zou bekijken welke aanpassingen mogelijk waren, onder meer inzake de fietsoversteek. Dit is een belangrijk fietsknooppunt, gezien de aanwezigheid van de gewestelijke fietsroute, die langs het kanaal loopt.

In welke mate werden de plannen aangepast aan de opmerkingen die de overlegcommissie en de gemeente Molenbeek hebben geformuleerd? In welke mate wordt rekening gehouden met de voorwaarden geformuleerd in het voorafgaand advies van de gemeente Molenbeek?

In welke mate zijn de plannen effectief aangepast? Wanneer begint u met de werken? Vroeger kondigde u het voorjaar 2012 aan. Blijft deze timing behouden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Zoals u weet, en volgens de procedures van het BWRO, wordt het onderzoekdossier van de vergunningsaanvraag nu door de gemachtigde ambtenaar behandeld. Zijn diensten hangen van staatssecretaris Kir af.

Het uitgebreide advies van de overlegcommissie

concertation comporte un très grand nombre de remarques, qui sont jointes à celles des différentes administrations régionales (AED), pararégionales (IBGE, STIB) ou communales. S'il revient au fonctionnaire délégué d'analyser soigneusement ces avis, vous conviendrez de la nécessité d'un certain délai.

Des contacts informels ont eu lieu entre le fonctionnaire délégué et le bureau d'études désigné par Beliris. Ce dernier a été chargé d'étudier la faisabilité des modifications à intégrer dans les plans de Beliris. Ses conclusions ne sont pas encore disponibles.

Je tiens ici à souligner que les services administratifs placés sous ma responsabilité collaborent de manière constructive à la définition d'un aménagement des lieux cohérent.

Le bureau d'études doit à présent adapter les plans d'exécution sur la base des modifications apportées au projet de Beliris et retenues dans le permis d'urbanisme. Celui-ci doit encore être délivré par le fonctionnaire délégué.

Les travaux de réaménagement de la porte de Ninove ont déjà été adjugés par Beliris sur la base des projets de la demande de permis d'urbanisme, mais l'adjudication n'a pas encore été notifiée à l'entrepreneur. Si les services de Beliris estiment que les modifications imposées par le permis d'urbanisme sont de nature à modifier substantiellement l'adjudication, ils peuvent décider d'adjuger à nouveau les travaux sur la base des nouveaux projets.

Il est donc trop tôt pour vous communiquer un calendrier des travaux. Le réaménagement doit de plus être précédé de la destruction de bâtiments, éventuellement avec désamiantage et assainissement du sol par Beliris, ainsi que d'un possible réarrangement d'installations par les sociétés d'utilité publique.

Les crédits pour l'étude et l'exécution des travaux de réaménagement de la porte de Ninove ont été repris à l'avenant n°10 bis de l'accord Beliris de 2011. La poursuite du projet doit être reconfirmée par le transfert des crédits non encore engagés. L'avenant n°11 devra être renégocié avec l'État fédéral.

bevat heel wat opmerkingen. Kort samengevat vraagt de overlegcommissie onder meer de trajecten voor de personen met een beperkte mobiliteit opnieuw te markeren, de voetgangersruimten die aan de weg grenzen te verbeteren en de leesbaarheid, het comfort en de veiligheid van de natuurlijke wegen te verhogen. Ze vraagt ook de soorten van wegdek te beperken, de aanberming van het park af te schaffen, de waterdoorlatende oppervlakten aanzienlijk te verhogen, de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger te maken, voor een aangepaste wegverlichting te zorgen, een aantal fietspaden te verplaatsen, sommige verkeersrichtingen om te draaien, in regelmatige bermen te voorzien, de mogelijkheid om het profiel van de weg tussen de twee driehoeken te verbeteren en zo meer.

Deze opmerkingen worden toegevoegd aan die van de verschillende regionale (BUV), pararegionale (BIM, MIVB) of gemeentelijke administraties.

Kortom, de gemachtigde ambtenaar moet deze adviezen wel degelijk nauwkeurig analyseren. U gaat er vast mee akkoord dat daarvoor een bepaalde termijn nodig is. Ik kan u verzekeren dat elke dag hard gewerkt wordt om dit dossier tot een coherent voorstel om te vormen, een voorstel dat de huidige inrichting verbetert.

Informele contacten hebben plaatsgevonden tussen de gemachtigde ambtenaar en het studiebureau dat door Beliris is aangeduid. Aan dit studiebureau is gevraagd de haalbaarheid van de wijzigingen na te gaan, waarvan is voorgesteld deze in de Belirisplannen in te voeren. Ik denk aan de problematiek van de inrichtingen voor fietsers en voetgangers en de veiligheid van de eigen trambeddingen.

De conclusies van het studiebureau van Beliris zijn vandaag nog niet beschikbaar.

Ik benadruk dat de administratieve diensten onder mijn verantwoordelijkheid constructief samenwerken aan een coherente inrichting van de plaatsen.

Op basis van de wijzigingen aan het door Beliris ingediende project, die in de stedenbouwkundige vergunning worden weerhouden, moet het studiebureau de uitvoeringsplannen aanpassen. De stedenbouwkundige vergunning moet nog door de

gemachtigde ambtenaar worden afgeleverd.

De werken voor de heraanleg van de Ninoofsepoort werden al aanbesteed door Beliris. Dat gebeurde op basis van de plannen die Beliris indiende om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De aanneming werd echter nog niet betekend aan de aannemer.

Als de diensten van Beliris van mening zijn dat de wijzigingen die door de stedenbouwkundige vergunning worden opgelegd van die aard zijn dat de aanneming ingrijpend wordt gewijzigd, kunnen ze besluiten om de werken opnieuw aan te besteden op grond van de nieuwe plannen.

Helaas is het nu nog te vroeg om u een planning van de uitvoering van de werken te kunnen bezorgen. De herinrichting moet trouwens worden voorafgegaan door de afbraak van een aantal gebouwen. Eventueel moet er eerst nog asbest worden verwijderd en moeten een aantal terreinen worden gesaneerd door Beliris. Ook is het mogelijk dat de nutsmaatschappijen een aantal installaties moeten herschikken of wijzigen.

De kredieten voor de studie en de uitvoering van de werken inzake de herinrichting van de Ninoofsepoort werden opgenomen in bijakte 10 bis van het Belirisakkoord van 2011. De voortzetting van het project moet opnieuw worden bevestigd door de overdracht van nog niet vastgelegde kredieten. Over bijakte 11 zal opnieuw moeten worden onderhandeld met de federale overheid.

Tot zover de huidige stand van zaken.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *La situation évolue donc peu. Confirmez-vous que tous les bâtiments et terrains autour de la porte de Ninove sont désormais la propriété de la Région ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Je vous répondrai par écrit après vérification.*

- *L'incident est clos.*

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

De heer Jef Van Damme.- Er beweegt dus weinig. Kunt u bevestigen dat de hele discussie over de eigendom van de gebouwen en terreinen rond de Ninoofsepoort volledig afgesloten is en dat alle grond nu eigendom is van het gewest?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal dit nakijken en het antwoord schriftelijk bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

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 nouvelle ligne de tram reliant Bruxelles-Nord à Bockstael via Tour & Taxis".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Parmi les pistes envisagées par la STIB concernant le développement de la nouvelle ligne de tram reliant Bruxelles-Nord à Bockstael, laquelle a-t-elle été retenue ?*

Les résultats de l'étude sont-ils disponibles ?

Qu'en est-il des travaux annoncés en 2012 concernant le pont Picard ? Ce projet nécessaire pour améliorer la desserte a pourtant déjà été adopté depuis un certain temps.

Quel sera l'impact de la ligne de tram sur les rues le long du tracé ? Celui-ci circulera-t-il en site propre ? Des places de stationnement seront-elles éliminées ? Qu'en est-il des arbres ?

Quel est le programme des travaux ? La nouvelle ligne de tram tient-elle compte du développement futur du site de Tour & Taxis ?

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 nieuwe tramlijn die Brussel-Noord via Thurn & Taxis verbindt met Bockstael".

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

De heer Jef Van Damme.- Dit dossier ligt me na aan het hart. Het gaat meer bepaald over de Picardbrug en de tram die van het Noordstation naar Tour & Taxis zou rijden via de Havenlaan.

Ik wou het woord "Havenlaan" vermijden, maar dat is me niet gelukt.

(Gelach)

Ik zal me beperken tot de essentie.

Er werden verschillende scenario's bestudeerd voor de tramlijn, die u als prioritair beschouwt. U zei dat de werken aan de Picardbrug, die de tramverbinding mogelijk moet maken, in 2012 zouden beginnen. Het ontwerp van de brug werd al een tijd geleden goedgekeurd.

Welk scenario voor de verbinding van het Noordstation met Bockstael werd uiteindelijk door u en de MIVB geselecteerd om te worden uitgevoerd? Is de studie over de scenario's voltooid? Zijn de resultaten beschikbaar?

Wat zal de impact van de tramlijn op de straten van het traject zijn? Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Havenlaan, maar ook naar de Picardstraat, de Jubelfeestlaan en de Bockstaellaan. Komen er trambeddingen? Zullen er parkeerplaatsen sneuvelen? Wat zal er met de bomen gebeuren? Wat is de planning van de werken? De nieuwe tramlijn wordt erg belangrijk, zeker als we rekening houden met de ontwikkeling die Tour & Taxis de komende jaren zal doormaken. Er komen woningen, bedrijven enzovoort. Het is nu het moment om de werken aan de tramlijn van start te

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'étude que vous évoquez est encore en cours. Il s'agit d'une étude socio-économique, et non d'une étude préalable à une demande de permis d'urbanisme.*

À ce stade, différents scénarios sont examinés. Nous nous concentrerons sur le tracé et sur l'aménagement de l'espace public lorsqu'un choix aura été déterminé concernant les pôles à relier. Les investissements et les projets planifiés sur le site de Tour & Taxis et dans les alentours seront pris en compte. Nous veillerons également à ce que la nouvelle ligne de tram circule principalement en site propre.

En ce moment, rien n'est définitif. Le tracé retenu par la STIB passe par l'avenue Bockstaël, la rue Demeer, le site de Tour & Taxis, la rue Picard et la passerelle Picard, et ce, jusqu'au CCN. La STIB estime qu'il est important que la ligne de tram aille au moins jusqu'à la place Rogier afin d'assurer la liaison avec le métro et le centre-ville. D'un point de vue technique, il n'est pas possible de concevoir un tracé en direction de l'avenue du Port, en raison des dénivellations et d'un virage trop serré.

L'étude se terminera dans les prochains mois et les conclusions seront ensuite envoyées officiellement aux communes et rendues publiques.

En ce qui concerne le programme, le site de Tour & Taxis devrait être desservi par une ligne de bus durant sa première phase de construction. La troisième phase de l'étude en cours devrait indiquer comment assurer au mieux cette desserte.

L'arrivée de la ligne de tram est prévue entre 2016 et 2020, en fonction de la réalisation des projets immobiliers dans le quartier.

Enfin, la réalisation de la passerelle Picard, fondement de ce projet, permettra à la STIB d'assurer une liaison continue, sans interruption du

laten gaan. Ze zijn immers erg ingrijpend. Als de tramlijn klaar moet zijn tegen het moment dat Tour & Taxis wordt ontwikkeld, moeten de werken beginnen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De studie waarnaar u verwijst loopt momenteel nog. Het gaat om een sociaaleconomische studie, geen studie die een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voorbereidt. Het begeleidingscomité van deze studie kwam op 14 december nog bijeen in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten, waaronder ook Molenbeek. U zou dus op de hoogte moeten zijn van de meeste informatie die u mij nu vraagt.

In dit stadium worden verschillende scenario's bestudeerd en heeft een doorgedreven analyse een aantal voor- en nadelen van het project blootgelegd. Pas nadat er een keuze gemaakt is over de te verbinden polen, kunnen we dieper ingaan op het daadwerkelijke tracé en de inrichting van de openbare ruimte op dit tracé (parkeerplaatsen, fietspad, enzovoort).

We zullen zeker rekening houden met de investeringen en projecten die op Tour & Taxis en in de ruime buurt gepland zijn. Het spreekt echter voor zich dat niet alle wijken kunnen bediend worden door nieuwe tramlijnen. Zoals steeds zullen we keuzes moeten maken. Daarbij moeten we er zeker oog voor hebben dat de nieuwe tramlijn voor het grootste deel in eigen bedding ligt.

Op dit moment is er dus nog niets definitiefs. De voorkeur van de MIVB gaat wel uit naar een tracé dat loopt via de Bockstaellaan, de Charles Demeerstraat, de site van Tour & Taxis, de Picardstraat en de Picardbrug en zo naar het CCN. De MIVB vindt het belangrijk dat de tramlijn minstens tot het Rogierplein loopt om zo de verbinding met de metro en het stadscentrum te verzekeren. Het is technisch niet mogelijk om de tram die de Picardbrug verlaat, rechtsaf te laten draaien naar de Havenlaan omwille van de niveauverschillen en de te korte bocht.

De studie wordt de komende maanden afgewerkt en nadien zullen de besluiten officieel doorgestuurd

trafic, ce qui n'est pas faisable avec un pont élévateur ou une passerelle pivotante par-delà le canal.

Par ailleurs, le réaménagement de l'avenue du Port est dissocié du tracé de la ligne de tram, dans la mesure où le carrefour de l'avenue du Port et la rue Picard est conçu correctement en fonction du passage de la ligne de tram.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

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

**concernant "le déroulement du
réaménagement de la rue de la Brasserie".**

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- En octobre 2011, vous répondiez à mon interpellation sur le même sujet en déclarant que les travaux de réaménagement de la rue de la Brasserie

worden naar de gemeenten en ook publiek gemaakt worden.

Wat de planning betreft, de effectenstudie van de bouwprojecten op Tour & Taxis heeft aangetoond dat een nieuwe tramlijn pas gerechtvaardigd is op het moment dat de helft van deze projecten uitgevoerd en bezet zijn. In een eerste fase zal de site dan ook meer dan waarschijnlijk bediend worden door een nieuwe buslijn.

De derde fase van de lopende studie heeft net tot doel aan te geven hoe deze busontsluiting het best zou gebeuren. De komst van de tramlijn is voorzien tussen 2016 en 2020, afhankelijk van de realisatie van de vastgoedprojecten in de buurt.

Het uitgangspunt van de studie is de realisatie van de Picardbrug door Beliris. Voor de MIVB is het bijzonder belangrijk dat deze brug een continue verbinding geeft, zonder onderbreking van het verkeer, om een correcte dienstverlening mogelijk te maken. Dat is niet haalbaar met een hef- of draaibrug over het kanaal.

De heraanleg van de Havenlaan staat los van het tracé van de tramlijn, althans indien het kruispunt van de Havenlaan en de Picardstraat correct ontworpen wordt in functie van de doortocht van de tramlijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

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

betreffende "het verloop van de heraanleg van de Brouwerijstraat".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- In oktober 2011 antwoordde u op mijn interpellatie dat de planning voor de heraanleg van de Brouwerijstraat geen vertraging opliep. Zoals u weet, heb ik er zelf op

respecteraient le calendrier prévu. J'avais alors insisté pour qu'il soit veillé à la bonne coordination des trois phases du chantier.

Malgré un hiver plutôt clément, les travaux - que les habitants espéraient voir s'achever en décembre 2011 - n'ont toujours pas débuté. Les trottoirs sont dans un état pitoyable, les arrêts de bus et de tram sont mal indiqués, tandis que des panneaux continuent malgré tout à annoncer des travaux en cours.

Quand la troisième phase des travaux débutera-t-elle et s'achèvera-t-elle ? Quelle est la date de fin des travaux de réaménagement ? Comment les riverains ont-ils été informés de l'interruption de quatre mois du chantier ?

M. le président.- Je peux témoigner des désagréments que ces travaux ont causés aux riverains.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le lancement des travaux est prévu le 6 février 2012 et leur achèvement, avant les congés annuels du bâtiment. Ces travaux commenceront dès que les conditions météorologiques le permettront.*

Dans l'attente de la réception du permis d'urbanisme modificatif, Bruxelles Mobilité n'a pu entamer les travaux en octobre 2011.

La demande a été introduite le 4 août 2011, et le permis délivré seulement le 12 janvier 2012. Entamer les travaux avant la date précitée était donc peu envisageable. L'information a été diffusée auprès des riverains par un dépliant le 3 février et

aangedrongen dat de verschillende fasen op elkaar zouden worden afgestemd.

De eerste fase betrof de werken van de concessiehouders en ging van start op 2 november 2010. De tweede fase omvatte de aanleg van de tramsporen. Ze begon op 4 juli 2011 en eindigde op 7 oktober 2011. De derde fase betrof de voltooiing van de wegenwerken. Die liep vertraging op omdat Mobiel Brussel moest wachten op de gewijzigde bouwvergunning. De werken hadden van start moeten gaan in januari 2011.

Hoewel we een redelijk zachte winter hebben gehad, zijn de werken nu nog steeds niet begonnen. De vertraging van de werken dateert van oktober 2011. Ondertussen werden de voetpaden in slechte staat achtergelaten, de tram- en bushaltes zijn slecht aangeduid en er is geen enkele vooruitgang te bespeuren. Toch kondigen achtergebleven werfborden doorlopende werken aan.

Wanneer zal de derde fase van de werken in de Brouwerijstraat van start gaan? Wanneer zal ze worden voltooid en zal de volledige heraanleg klaar zijn? Hoe werd er met de buurtbewoners gecommuniceerd over de onderbreking van de werf voor een periode van vier maanden? Zij hadden gehoopt dat de werken voltooid waren in december 2011.

De voorzitter.- Ik kan inderdaad getuigen dat de werken de buurtbewoners veel zorgen baren.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het bevel tot aanvatting van de werken is op 17 januari 2012 naar de aannemer opgestuurd. De aanvangsdatum was 6 februari 2012. Van zodra het weer het toelaat, zullen de werken worden opgestart. We hebben immers een korte hevige winter achter de rug.

Volgens de voorgestelde planning zouden de werkzaamheden beëindigd moeten zijn voor het jaarlijks bouwverlof van 2012. Ik houd dan geen rekening met slechte weersomstandigheden of andere onvoorziene omstandigheden. De werken van Mobiel Brussel konden niet van start gaan in oktober 2011 in aansluiting op deze van de MIVB omdat Mobiel Brussel de wijzigende

sur le site de Bruxelles espaces publics. La communication, qui a peut-être été insuffisante au sujet des retards imprévus, est donc rétablie.

M. le président *(en néerlandais).*- *La rue de la Brasserie était aussi empruntée par les camions venant de la place Flagey. Ces gens ont donc subi de gros travaux depuis 2001.*

La parole est à Mme Brouhon.

Mme Sophie Brouhon.- Pour les habitants, c'est une situation malheureuse qui persiste depuis trop longtemps. Je suis donc ravie d'entendre que les travaux reprennent et qu'ils seront terminés d'ici l'été.

Il me semble que l'administration devrait, tout comme nous en commission, suivre ces travaux attentivement et communiquer davantage avec les riverains. En effet, le parking, la circulation, la vie de tous les jours, la collecte des poubelles sont une vraie catastrophe depuis le début de ce chantier, sans parler des coupures d'eau, d'électricité, le déplacement constant des arrêts de bus. Les habitants souffrent de ce fonctionnement chaotique (désagréments quotidiens, amendes de stationnement, amendes de la STIB).

Il y a jusqu'ici très peu de contact positif avec la population. Je serais heureuse que la phase actuelle des travaux, qui relève de la responsabilité de la Région, s'effectue de façon plus attentive et plus communicative. La Région et vos services ont tout à gagner à se montrer plus coopératifs et soucieux du bien-être de ses citoyens.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Nous devons tout mettre en oeuvre*

stedenbouwkundige vergunning moest afwachten.

De aanvraag is ingediend op 4 augustus 2011, de vergunning is pas afgeleverd op 12 januari 2012. Het aanvatten van de werkzaamheden vóór de voornoemde datum behoorde dus nauwelijks tot de mogelijkheden. De omwonenden kregen informatie over de situatie via een leaflet die werd rondgedeeld op vrijdag 3 februari 2012 en die verscheen op de website Openbare Ruimten. Misschien is er te weinig gecommuniceerd omwille van de onvoorziene vertraging van vier maanden. Daar is nu aan verholpen.

De voorzitter.- De Brouwerijstraat werd ook gebruikt als uitvalsweg door de vrachtwagens die van het Flageyplein kwamen. Deze mensen worden dus al geconfronteerd met zware werken sinds 2001.

Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mme Sophie Brouhon.- Pour les habitants, c'est une situation malheureuse qui persiste depuis trop longtemps. Je suis donc ravie d'entendre que les travaux reprennent et qu'ils seront terminés d'ici l'été.

Il me semble que l'administration devrait, tout comme nous en commission, suivre ces travaux attentivement et communiquer davantage avec les riverains. En effet, le parking, la circulation, la vie de tous les jours, la collecte des poubelles sont une vraie catastrophe depuis le début de ce chantier, sans parler des coupures d'eau, d'électricité, le déplacement constant des arrêts de bus. Les habitants souffrent de ce fonctionnement chaotique (désagréments quotidiens, amendes de stationnement, amendes de la STIB).

Il y a jusqu'ici très peu de contacts positifs avec la population. Je serais heureuse que la phase actuelle des travaux, qui relève de la responsabilité de la Région, s'effectue de façon plus attentive et plus communicative. La Région et vos services ont tout à gagner à se montrer plus coopératifs et soucieux du bien-être de ses citoyens.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Brouhon heeft mij al maanden geleden gewezen op

pour clôturer ce chantier le plus rapidement possible. J'insisterai à nouveau pour que les habitants soient convenablement informés de l'évolution de la situation.

- L'incident est clos.

deze kwestie. We moeten inderdaad alles doen om de werken zo snel mogelijk te beëindigen en ik zal nog eens extra benadrukken dat de bewoners goed geïnformeerd moeten worden over hoe de zaken evolueren.

- Het incident is gesloten.
