



**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 20 FÉVRIER 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 20 FEBRUARI 2013**

—

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	8
- de Mme Céline Delforge	8
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'étude de faisabilité de l'extension du métro vers le Nord".	
Interpellation jointe de Mme Cécile Jodogne,	8
concernant "le retard dans les décisions à prendre pour la poursuite de l'étude du métro Nord".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	8
concernant "le projet d'extension du métro Nord et l'avenir du tram 55".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte De Pauw, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge, Mme Cécile Jodogne, M. Hervé Doyen.</i>	21
- de M. Jef Van Damme	37
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les objectifs de la STIB en matière de véhicules propres".	

INHOUD

INTERPELLATIES	8
- van mevrouw Céline Delforge	8
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de haalbaarheidsstudie van de uitbreiding van de metro naar het noorden".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cécile Jodogne,	8
betreffende "het uitblijven van de nodige beslissingen voor de voortzetting van het onderzoek over de metro noord"	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	8
betreffende "het project voor de uitbreiding van de metro noord en de toekomst van tramlijn 55".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Hervé Doyen.</i>	21
- van de heer Jef Van Damme	37
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de doelstellingen voor propere voertuigen voor de MIVB".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	38	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	38
- de M. Jef Van Damme	43	- van de heer Jef Van Damme	43
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 calendrier du réaménagement de la porte de Ninove".		betreffende "de planning voor de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	44	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	44
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	48	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	48
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'implication de la STIB dans l'acheminement des supporters qui assistent aux rencontres de football en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de betrokkenheid van de MIVB bij de begeleiding van supporters die voetbalwedstrijden bijwonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	51	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	51
- de M. Jef Van Damme	54	- van de heer Jef Van Damme	54
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'interdiction des quads en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het verbod op quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	55	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	55

QUESTIONS ORALES	57	MONDELINGE VRAGEN	57
- de Mme Céline Fremault	57	- van mevrouw Céline Fremault	57
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'écoulement des eaux de pluie suite au réaménagement de la rue de Stalle".		betreffende "de afvoer van regenwater naar aanleiding van de heraanleg van de Stallestraat".	
- de Mme Carla Dejonghe	57	- van mevrouw Carla Dejonghe	57
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 circulation dangereuse à hauteur du quai de l'Industrie à Anderlecht".		betreffende "de gevaarlijke verkeerssituatie rond de Nijverheidskaai in Anderlecht".	
- de M. Didier Gosuin	57	- van de heer Didier Gosuin	57
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 déneigement des quais d'embarquement des trams et des arrêts de bus".		betreffende "het ruimen van de sneeuw bij tram- en bushaltes".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	58	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	58
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 système de sécurité dans les transports en commun lors de la Saint-Sylvestre".		betreffende "de veiligheid in het openbaar vervoer tijdens oudejaarsnacht".	

- de Mme Viviane Teitelbaum	60	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	60
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 service 'Customer Care' de la STIB et la station Rogier".		betreffende "de dienst Customer Care van de MIVB en het station Rogier".	
- de Mme Annemie Maes	63	- van mevrouw Annemie Maes	63
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 développement d'un réseau express régional (RER) vélo".		betreffende "de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor de fiets".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	67	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	67
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'accident de tram au carrefour Vanderkindere".		betreffende "het tramongeval op het Vanderkindere-kruispunt".	
Question orale jointe de Mme Céline Delforge,	67	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge,	67
concernant "l'accident entre deux trams avenue Churchill et la difficulté de rétablir le trafic qui s'en est suivie".		betreffende "het ongeval met twee trams op de Churchillaan en de daaropvolgende problemen met het verkeer".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	70	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	70
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 formation des conducteurs de la STIB".		betreffende "de opleiding van de MIVB-bestuurders".	

<p>- de M. Jef Van Damme</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le désenclavement durable de l'Erasmus Hogeschool".</p>	74	<p>- van de heer Jef Van Damme</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de duurzame ontsluiting van de Erasmus Hogeschool".</p>	74
<p>- de M. Jef Van Damme</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "une nouvelle ligne de tram à Tour & Taxis et la passerelle Picard".</p>	77	<p>- van de heer Jef Van Damme</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "een nieuwe tram aan Thurn & Taxis en de Picardpasserel".</p>	77
<p>- van de heer Jef Van Damme</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de heraanleg van het Rogierplein".</p>	80	<p>- de M. Jef Van Damme</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réaménagement de la place Rogier".</p>	80
<p>- de M. Jef Van Damme</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le développement des ICR et le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées".</p>	83	<p>- van de heer Jef Van Damme</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de uitbouw van de GFR en het aantal kilometers gerealiseerde fietspaden".</p>	83

*Présidence : M. Jamal Ikazban, président.
Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "l'étude de faisabilité de
l'extension du métro vers le Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉCILE JODOGNE,

concernant "le retard dans les décisions à
prendre pour la poursuite de l'étude du
métro Nord".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "le projet d'extension du métro
Nord et l'avenir du tram 55".

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

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, je suppose que vous avez lu avec attention l'étude ou le communiqué de presse de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) relatif à la qualité de l'étude de faisabilité de l'extension du métro vers le Nord.

Notre accord de gouvernement prévoit en effet la réalisation d'une étude de la prolongation du pré-métro et du métro à Schaarbeek et à Uccle ainsi que du passage du métro à Evere, moyennant une intervention financière fédérale.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de haalbaarheidsstudie van de
uitbreiding van de metro naar het noorden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,

betreffende "het uitblijven van de nodige
beslissingen voor de voortzetting van het
onderzoek over de metro noord".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "het project voor de uitbreiding
van de metro noord en de toekomst van
tramlijn 55".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik neem aan dat u het persbericht van ARAU over de haalbaarheidsstudie voor de uitbreiding van de metro in noordelijke richting hebt gelezen.*

In het regeerakkoord staat dat er een haalbaarheidsstudie zou worden uitgevoerd over de uitbreiding van het metronetwerk in noordelijke en zuidelijke richting, naar Schaarbeek en Ukkel, met de financiële hulp van de federale overheid.

Voor die uitbreiding zal er rekening mee worden

L'extension du métro sera définitivement confirmée, selon cet accord, en tenant compte :

- du fait que la demande ne peut être rencontrée par un autre transport public, soit à partir de 6.000 passagers/heure;
- des coûts d'infrastructures et de leurs amortissements;
- et de ce que des mesures de rationalisation de la circulation en surface soient prises sur cette liaison.

L'étude de l'ARAU comporte une série d'éléments interpellants dont le principal est que le bureau d'étude Bureau Métro Nord est en charge de toutes les étapes de l'étude de l'extension. Dès l'abord, le système est tel que si le bureau d'étude arrive à la conclusion que l'extension n'est pas pertinente, son travail s'arrête, tandis que si le bien nommé Bureau Métro Nord conclut à la faisabilité du métro et à sa pertinence, son contrat continue et le montant total de son contrat s'élève à 45 millions d'euros.

Qu'il y ait un bureau d'étude qui a un intérêt direct et financier important à aboutir à un type de conclusion est le premier problème qui peut être relevé.

Je souhaiterais vous entendre à ce propos, Mme la ministre. Est-ce bien ainsi que cela a été prévu ? Au contraire - et ce serait une excellente nouvelle -, procéderait-on à un nouvel appel d'offre, même si la conclusion est favorable à l'extension du métro ? En ce cas, ce serait éventuellement un autre bureau d'étude qui serait amené à continuer les investigations sur ce dossier.

Le communiqué de l'ARAU soulève une autre série de questions. Il est notamment difficile de ne pas lui donner raison quand il relève que cette étude s'intéresse plus à démanteler le tram 55 qu'à promouvoir l'extension du métro.

Je voudrais vous entendre à propos de la série de faiblesses soulignées à propos de l'étude. Qu'en est-il ? Les éléments repris dans le communiqué de presse de l'ARAU sont-ils exacts ?

Ce sont d'abord les temps de comptage et les comptages qui ont servi de base à l'analyse de la situation existante. Si je comprends bien, ils ont été effectués sur deux jours et aboutissent à la

gehouden dat de metro het enige efficiënte openbaarvervoermiddel is om meer dan 6.000 passagiers per uur te vervoeren. Er zal ook worden gekeken naar de kostprijs en de afbetalingen van de infrastructuur. Tot slot moeten er ook maatregelen komen om het autoverkeer op het traject van de metro onder controle te houden.

ARAU brengt een aantal verontrustende zaken aan het licht. Zo blijkt dat het adviesbureau Bureau Metro Noord elke fase van de studie zal uitvoeren. Dat is een probleem, want als in een van de fasen van de studie blijkt dat de nieuwe metrolijn geen goede oplossing is, wordt de rest van de studie niet uitgevoerd, terwijl het bureau 45 miljoen euro opstrijkt als het de hele studie kan uitvoeren.

Met andere woorden: het adviesbureau speelt geen belangeloze rol, want het heeft er financieel voordeel bij om een positief advies te verstrekken.

Kunt u de situatie toelichten? Klopt dat verhaal? Of komt er na elke fase een nieuwe offerteaanvraag, zelfs als de conclusie positief is? In dat geval is het mogelijk dat een ander adviesbureau het onderzoek voortzet.

ARAU wijst er terecht op dat de studie eerder bedoeld lijkt te zijn om tram 55 af te schaffen dan om de uitbreiding van de metro te bevorderen.

Kloppen de beweringen van ARAU?

Om de situatie te analyseren, werden er tellingen uitgevoerd. Blijkbaar werden die over amper twee dagen gespreid en kwam men tot de vaststelling dat het tijdens het spitsuur tweemaal voorkwam dat tram 55 overvol zat, zodat mensen op de volgende moesten wachten. Klopt het dat deze studie slechts twee dagen duurde?

Is de situatie van tram 55 zo uitzonderlijk? Het komt wellicht vaker voor dat passagiers van de MIVB een of twee volle voertuigen moeten laten voorbijrijden, voordat ze kunnen opstappen.

Een ander euvel van de studie is dat er geen alternatief wordt bestudeerd voor de afschaffing van tram 55 en de invoering van een nieuwe metrolijn. Er zouden bijvoorbeeld ook trams van het type T4000 kunnen worden ingezet, want die hebben meer capaciteit en zijn comfortabeler. Ook de mogelijkheid om de frequentie van de tramlijn

conclusion qu'il y a, en heure de pointe, deux trams dans lesquels les passagers ne peuvent monter, ce qui leur impose d'attendre le véhicule suivant. Est-il vrai que l'étude a été effectuée sur une si faible durée ?

En termes de saturation et de fréquentation, la situation du tram 55 est-elle à ce point exceptionnelle, ou peut-on la relever sur une série d'autres lignes de transport public ? Il n'est pas rare qu'un usager de la STIB soit amené à regarder passer un ou deux véhicules avant de pouvoir emprunter sa ligne. Je voudrais pouvoir comparer à d'autres cas la pertinence des constats posés et les conclusions qui en sont tirées

L'étude pêche par le fait qu'elle n'analyse pas vraiment les alternatives à la suppression du 55 et à son remplacement par une extension de métro. Elle n'envisage en effet pas l'option des trams T4000, très intéressants en termes de capacité et de confort - tout comme le sont les T3000, toutefois plus petits. De même, nulle analyse d'une éventuelle augmentation des fréquences, alors qu'on sait que la solidité de notre réseau de surface pourrait être renforcée pour assurer la régularité des passages et donc l'intérêt d'une telle opération.

L'analyse de l'ARAU souligne que les estimations de l'augmentation du nombre de voyageurs sont maximalistes. On peut se poser des questions en voyant qu'on arrive tout juste à faire des simulations qui atteignent les fameux 6.000 voyageurs par heure, le chiffre fixé dans l'accord de gouvernement, alors que, généralement, on parle plutôt de 8.000 voyageurs pour que l'option métro soit pertinente. On dirait qu'on a bourré au maximum les estimations pour prouver qu'on atteindra le nombre de 6.000 usagers !

L'étude n'aborde pas du tout le problème de l'accès à des quais situés à 38 mètres de profondeur et l'inconvénient que cela représente en cas de rupture de charge. Il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que descendre aussi bas représente un inconfort pour l'usager.

Nous ne parlons pas de petites sommes. J'ai évoqué les 45 millions d'euros que pourrait représenter le contrat relatif à l'étude de faisabilité ; c'est peu comparé à l'investissement total pour cette extension du métro, puisque les chiffres varient, mais dépassent, selon certaines estimations, le

op te voeren, wordt niet onderzocht.

Volgens ARAU is de raming van de toename van het aantal reizigers overdreven hoog. Het is wel erg opvallend dat het aantal passagiers steeds op 6.000 per uur wordt geschat, wat volgens het regeerakkoord het minimum is voor een metrolijn. Bovendien wordt doorgaans aangenomen dat een metrolijn pas efficiënt is vanaf 8.000 passagiers per uur.

In de studie wordt ook niet verwezen naar de problemen inzake de toegankelijkheid van de nieuwe metrostations, waarvan de perrons 38 meter lager liggen. Dat is uiteraard onaangenaam voor de passagiers bij het overstappen.

Een metrolijn is peperduur. Alleen de haalbaarheidsstudie kost al 45 miljoen euro, en dat is niets in vergelijking met de volledige kostprijs van de uitbreiding, die naar schatting meer dan een miljard euro zou kosten.

Lang geleden diende ik een schriftelijke vraag in over dit onderwerp, maar ik kreeg nooit een antwoord. Ik had graag een antwoord gekregen op de volgende vragen.

Waarop is de kostenraming precies gebaseerd? Is ze beperkt tot de ruwbouw? Zal het gewest daarna nog moeten opdraaien voor de inrichting?

Waarom hebt u de verschillende fasen van de haalbaarheidsstudie niet duidelijk van elkaar gescheiden om elk vermoeden van partijdigheid van het adviesbureau te ontkrachten?

Heeft de tijdelijke vereniging Bureau Metro Noord ervaring met tunnels in stedelijke omgevingen en dichtbevolkte gebieden en met bovengronds openbaar vervoer? Welke andere adviesbureaus dienden een offerte in?

Waarom wordt er geen enkel alternatief voor een metrolijn overwogen om de problemen van tramlijn 55 aan te pakken? Is dit punt niet opgenomen in het bestek? Er zijn toch nog andere mogelijkheden?

Waarom worden de voorstellen uit het gemeentelijke mobiliteitsplan van Schaarbeek uit 2008 niet overwogen?

milliard d'euros.

J'avais demandé, lors d'une question écrite introduite il y a déjà fort longtemps, des précisions sur ce dossier. Je n'ai toujours rien reçu, les délais parlementaires réglementaires de réponse étant par ailleurs largement dépassés, mais je ne désespère pas de les recevoir pour la séance plénière de vendredi. Il aurait évidemment été plus pertinent d'être en possession des informations précises réclamées, à savoir, notamment, si l'estimatif des coûts actuels intègre ou non l'aménagement des stations, des dépôts et terminus éventuels.

Est-ce que le coût des stations a été pris en compte ? Que prévoit exactement l'estimation avancée dans l'étude de faisabilité ? S'agit-il uniquement du gros œuvre ? Si oui, la Région, propriétaire des stations, devra encore déboursier d'importantes sommes pour leur aménagement.

Pourquoi, si l'étude de faisabilité, couvre l'ensemble du processus, n'a-t-on pas scindé les étapes afin d'assurer l'indépendance de l'étude ? Cela aurait permis de balayer tout soupçon d'intérêt de la part du consortium chargé de l'étude.

Quelles sont les expériences de ce consortium en matière d'ouvrages tunneliers en milieu urbain ? Est-ce un bureau qui a l'expérience de projets en milieu densément peuplé ? Quelles sont les expériences de ce consortium en matière d'élaboration de lignes de transport urbain de surface ? Quels sont les autres consortiums ou bureaux à avoir remis des offres pour cette étude ?

Pourquoi aucune autre alternative que le métro n'est envisagée pour résoudre les problèmes ponctuels de la ligne 55 ? Le cahier des charges ne le prévoyait-il pas ? Il y a quand même d'autres pistes (l'ancienne ligne 56, le prolongement de la ligne 4, etc.), qui ne semblent plus être prises en considération aujourd'hui.

Quels sont les éléments qui ont abouti à l'abandon des solutions de surface inscrites dans le PCM de Schaerbeek en 2008 ?

Les coûts estimés dans l'étude de faisabilité reprennent-ils la création et l'aménagement des stations, d'un dépôt et l'aménagement des voies et du tunnel pour mener à ce dépôt ? De même, qu'en est-il du coût de l'achat de nouveau matériel

Wordt er voor de kostenraming rekening gehouden met de aanleg van metrostations, een remise, het leggen van sporen en het boren van een tunnel naar de remise? Wat kost het rollend materieel?

Klopt het dat de metrostations 38 meter diep zullen liggen? Dat is geen onbelangrijk gegeven met het oog op het comfort van de reizigers.

Waar kunnen we de maatregelen om het autoverkeer terug te dringen terugvinden in het regeerakkoord?

Het openbaar vervoer mag niet onder de grond worden gestopt om de automobilisten meer ruimte te geven.

In de studie staat dat de nieuwe metrolijn vanaf 2023 operationeel kan zijn, maar u weet dat projecten van een dergelijke omvang vaak vertraging oplopen.

Welke maatregelen neemt u om in afwachting van 2023 de toestand te verbeteren voor de passagiers van tramlijn 55? De vraag naar openbaar vervoer zal de komende tien jaar fors toenemen.

Ik pleit ervoor om inmiddels creatieve maatregelen te nemen voor het bovengronds openbaar vervoer.

roulant ?

Confirmez-vous que les nouvelles stations seraient situées à une profondeur de 38 mètres ? C'est loin d'être un détail, surtout en termes de confort pour les usagers.

Je voudrais également savoir où ont été inscrites les mesures de réduction de la circulation automobile qui sont prévues dans l'accord de gouvernement, puisque j'ai cru comprendre que nous nous trouvions dans des processus parallèles.

Si l'on enterre les usagers des transports publics, j'ose imaginer que ce n'est pas afin que les automobilistes bénéficient de davantage d'espace en surface, auquel cas le métro deviendrait avant tout un investissement pour les automobilistes !

Enfin, l'étude envisage une mise en service de cette extension de métro pour 2023, si tout se passe sans accroc. On sait ce qu'il en est des grands projets dans notre pays : il faut souvent s'attendre à des prolongations de délais.

D'ici à 2023 - pour les optimistes -, quelles sont les mesures prévues pour améliorer le sort des usagers du 55 ? En effet, c'est durant ces dix années que le nombre et la demande de transports publics va augmenter drastiquement.

Ne profiterions-nous pas de cette période pour nous montrer créatifs en surface plutôt que de laisser les choses se dégrader ?

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

Mme Cécile Jodogne.- Annoncée urbi et orbi lors d'une conférence de presse le 11 septembre dernier - vous nous aviez vous-même rappelé que le contexte des élections communales avait certainement joué -, la fin de la première phase de l'étude de faisabilité du métro Nord-Sud, branche Nord, étude menée par Beliris et démarrée au printemps 2011, a confirmé la nécessité d'une extension du réseau de transports en commun de haute performance, c'est-à-dire un métro ou un prémétro.

Nous avons appris que quatre scénarios différents ont été analysés, dont trois alternatives en souterrain. Celle qui a été annoncée comme la plus

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

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Op 11 september 2012 kondigde u met veel bombarie aan dat het eerste deel van de haalbaarheidsstudie over het noordelijke deel van de Noord-Zuidmetro, uitgevoerd in opdracht van Beliris, klaar was en de noodzaak van deze uitbreiding bevestigde.*

Er zouden vier alternatieven bestudeerd zijn, waarvan drie ondergrondse. De snelste en meest rendabele oplossing op lange termijn is een automatische metro.

Wat de Brusselaars uit het noorden het meest interesseert, is het tracé. Er werden drie tracés bestudeerd. In dit eerste deel van de studie werden

rapide et la plus rentable à long terme est l'alternative du métro automatique.

Mais la question qui intéresse tous les Bruxellois du nord de Bruxelles est celle du tracé. Trois tracés souterrains ont été étudiés. De ce premier volet "opportunité socio-économique et stratégique" donc pas encore "profondeur du réseau et localisation des stations", c'est le tracé dit "quartier dense" qui est recommandé. C'est donc lui qui devrait faire l'objet d'analyses approfondies sur l'implantation du tracé et des stations dans la deuxième phase de l'étude.

Mes collègues vous interpellent plus spécifiquement à propos de l'étude de faisabilité mise en cause par l'ARAU dans un communiqué de presse en décembre dernier. Il est évidemment très dommageable qu'une étude de faisabilité portant sur de tels enjeux urbains et financiers soit suspectée de partialité, principalement par manque d'indépendance des chargés de l'étude puisqu'ils ont été désignés potentiellement pour une mission allant jusqu'au suivi des travaux.

Je me joins aux remarques faites à cet égard. Soit dit en passant, l'ARAU ne fait pas davantage preuve d'impartialité dans plusieurs affirmations peu flatteuses sur la STIB et ses ingénieurs. Mais ce n'est pas son rôle, me direz-vous.

Bien-sûr que le tram peut et doit être un transport de haute performance. Il l'est à Bruxelles aussi sur quelques lignes. Mais arrêtons de parler, comme le fait l'ARAU, de Bordeaux, de Nantes ou d'autres villes encore comme si ce qui s'y mettait en place n'avait qu'à être appliqué ici. Je signale au passage que Bordeaux compte 215.000 habitants sur 50 km² et une communauté urbaine - critère essentiel en matière de mobilité - de 720.000 habitants et de 27 communes sur 523 km². Nantes s'étend sur 65 km², avec 270.000 habitants et une communauté urbaine de 24 communes sur 523 km² de superficie et 584.000 habitants.

Nous ne parlons donc ni du même nombre d'habitants, ni de superficies comparables, ni de densités équivalentes, sans parler du tissu urbain et viaire très différent, sauf peut-être dans le cœur de chacune de ces deux villes. Les enjeux, les contraintes et les atouts ne sont pas transposables aussi facilement qu'on voudrait bien le laisser entendre en prenant les exemples de Bordeaux, de

enkel de sociaaleconomische en strategische opportuniteiten onderzocht en daarbij kwam het tracé langs de dichtbevolkte wijken als interessantste naar voren. In het tweede deel moet worden bepaald waar de haltes op dit tracé precies zullen komen.

ARAU heeft in december verklaard dat er sprake was van partijdigheid bij het uitvoeren van de studie, doordat het adviesbureau mogelijk ook de werken zouden beheren. Ik sluit mij aan bij hun opmerkingen.

Overigens is ARAU ook niet echt onpartijdig. Het gaat niet op om Brussel zomaar te vergelijken met andere steden als Bordeaux en Nantes, die in alle opzichten veel kleiner zijn dan Brussel en ook een heel ander stedelijk weefsel hebben. Wat daar uitstekend werkt, werkt dus niet noodzakelijk ook in Brussel.

Wat tram 55 betreft, meent ARAU dat het volstaat om de frequentie van de tram te verhogen en hem in eigen bedding te laten rijden. Dat deze lijn alleen druk zou zijn tijdens de spitsuren en dat de vraag onvoldoende toeneemt om meer ingrijpende maatregelen te nemen, klopt niet. Er staan altijd veel mensen te wachten op deze tram en bovendien rijdt hij door de meest dichtbevolkte wijken van het gewest, daar waar de bevolking bovendien sterk toeneemt.

De frequentie is nu al hoog op lijn 55: elke vijf minuten een tram tijdens de spitsuren. Volgens de MIVB is een tram om de vier minuten mogelijk, maar dat zal niet volstaan om de passagierstoename op te vangen.

Een tram met een grotere capaciteit, zoals de T4000, zou goedkoper zijn dan een metro, maar zou ook heel wat overlast veroorzaken: meer lawaai en trillingen, wegen die heringericht moeten worden, enzovoort. Bovendien zou deze oplossing slechts tijdelijk soelaas brengen.

Ik pleit ervoor om de kritiek op de haalbaarheidsstudie te analyseren, erop te antwoorden en de geloofwaardigheid van de onderneming te herstellen. Hopelijk wordt de kritiek weerlegd door Beliris, de MIVB en/of Mobiel Brussel.

Ondertussen wacht iedereen tot Beliris groen licht

Nantes ou d'ailleurs et en voulant les imiter.

Revenons-en au tram 55 et à son assassinat programmé, selon l'ARAU, qui nous parle de congestion, de site propre qu'il suffirait de réaliser comme pour les trams 3, 4 et 7, d'augmentation de fréquence, etc. Mon objectif n'est pas ici de démonter les arguments de l'ARAU. Mme Delforge a dit que tout n'était pas à suivre dans leur argumentation ; je dirai, à l'inverse, que certains éléments sont pertinents.

Pas tous, cependant : je m'étonne, par exemple, sur une congestion qui ne serait que ponctuelle, ou sur un accroissement insuffisant de la demande dans ces quartiers, parmi les plus denses de la Région bruxelloise et qui subissent les plus fortes augmentations de population ces dernières années. Je suis moi-même une riveraine du tram 55, et je peux vous dire que ce n'est pas qu'aux heures de pointe que nombre de passagers attendent le tram dans des conditions inconfortables.

La ligne 55 connaît déjà une fréquence importante : un tram toutes les cinq minutes aux heures de pointe. L'augmentation de fréquentation est de 5% à 6% par an. Certes, selon la STIB, on pourrait passer à un tram toutes les quatre minutes, mais cela ne suffirait pas à répondre à l'augmentation régulière du nombre de passagers.

Un tram de plus grande capacité, comme le T4000, nécessiterait des investissements importants, certes réduits par rapport au coût de quelques kilomètres de métro, mais il pénaliserait aussi de nombreux axes et quartiers traversés en termes de circulation, de rupture, de stationnement, de bruit, de vibrations, d'aménagements urbains, etc.

Quand bien même on passerait par cette solution, les projections indiquent qu'elle serait saturée assez rapidement. On annonce le métro pour 2023 ; je pense plutôt à 2025, voire 2030. Il faut donc prévoir une solution à plus long terme.

Je plaide pour que toutes les critiques émises sur la qualité de l'étude de faisabilité soient analysées, et qu'il y soit répondu pour que l'entreprise soit crédible et partagée par le plus grand nombre. J'écouterai donc avec attention vos réponses sur, notamment, l'étude et sa fiabilité. J'espère que Beliris et/ou la STIB et/ou Bruxelles Mobilité - puisqu'on ne sait plus très bien qui mène le jeu

krijgt voor de volgende fase van de studie.

Ten tijde van het Iris 2-plan zei de regering nog dat de metro Noord er zou komen tegen 2018. Volgens mij wordt het eerder 2030. Het gaat met metro Noord dezelfde kant op als met het GEN.

In een recent artikel gaf de ondervoorzitter van de MIVB kritiek op de vertraging. Hij vond het tijd dat de regering een tracé kiest. Blijkbaar zou het dossier tegengehouden worden door een van de meerderheidspartijen die zich verzet tegen de keuze voor een metro.

Het tracé dat de studie aanbeveelt, geniet ook de voorkeur van de gemeente Schaarbeek. Een iets oostelijker tracé, richting gemeentehuis, zou echter beter zijn voor de dichtbevolkte centrale wijken en zou bovendien aansluiten op het GEN.

De gemeenten zouden betrokken moeten worden bij de studie. Zij kennen immers het terrein, wat vooral nuttig is bij het kiezen van de haltes. Dat is precies het doel van het tweede deel van de studie, die de technische aspecten onderzoekt.

De ondervoorzitter van de MIVB pleit ook voor de oprichting van een werkgroep die zich over de financiering van deze investering moet buigen. Het enige alternatief voor een deconsolidatie is een partnerschap met de privésector voor de bouw van de gebouwen en infrastructuur.

Als we niet willen dat dit project even lang aansleept als het GEN, moet er duidelijkheid komen over de financiering.

Hebben uw diensten het eindrapport ontvangen van het eerste deel van de haalbaarheidsstudie?

Hoe werden de MIVB en Mوبiel Brussel betrokken bij deze studie? U hebt laten doorschemeren dat zij niet veel informatie hadden over het verloop van de studie, wat me toch een beetje vreemd lijkt.

Zult u de laatst aangekondigde termijnen halen? Ik betwijfel dat.

Welke criteria hebben de doorslag geven voor de keuze van het dichtbevolkte tracé?

Beliris trok een budget uit van 10 miljoen euro. Hoeveel kostte de eerste fase van de studie? Blijft

dans ce dossier - répondront également à ces remarques.

La confirmation du gouvernement bruxellois quant au choix proposé est donc attendue par beaucoup de monde, afin de pouvoir entamer la suite de l'étude. Mais rien ne se passe : il n'y a aucun accord pour donner le feu vert à Beliris pour la phase suivante.

Le gouvernement l'a annoncé dans la foulée du Plan Iris 2 : le métro Nord est prévu pour 2018. Mme la ministre, vous avez vous-même précisé peu de temps après que ce serait au mieux pour 2020... Comme nous sommes partis, ce ne sera certainement pas avant 2025 voire 2030 ! Le métro Nord-Sud semble donc sur la bonne voie - vous excuserez cette expression quelque peu de mauvais goût - pour suivre l'exemple du RER.

Dans un article récent, le vice-président de la STIB lui-même s'énervait sur le retard pris par le gouvernement : "Il est temps que ce point aille au gouvernement et que le tracé soit sélectionné". Ce faisant, il évoquait l'état de blocage politique sur l'option métro de la part d'un partenaire de la majorité. Or, sauf erreur de ma part, le vice-président fait partie de la même majorité.

Visiblement, la situation n'évolue guère.

Permettez-moi d'ajouter un point à mon intervention initiale. Je voudrais me faire la porte-parole d'une des communes (très) concernées : le tracé dense recommandé est également celui préconisé par la commune de Schaerbeek. Cependant, il lui semble qu'un tracé légèrement plus à l'est, vers l'hôtel communal, permettrait de desservir des quartiers plus centraux et densément peuplés et donc de couvrir une clientèle potentielle encore plus large tout en garantissant bien sûr une connexion avec le RER.

Si les communes concernées pouvaient être associées aux différentes étapes de l'étude, elles pourraient faire part de leur expertise de terrain et des enjeux locaux urbanistiques actuels et futurs, principalement en termes de localisation et d'intégration des stations ainsi que de leur accès. On est encore loin de connaître les profondeurs nécessaires pour le creusement des galeries. On n'en est qu'à la définition du tracé, dont la seconde phase devrait justement préciser les données

er voldoende over om de volgende fase aan te vatten? Heeft Beliris bevestigd dat ook de andere fasen van de studie betaald zullen worden?

Wanneer zullen de gemeenten ingelicht worden over dit project, dat voor hun inwoners aanzienlijke gevolgen zal hebben? U hebt ons een nota bezorgd, maar ik denk dat er meer samenwerking noodzakelijk is.

Wat zijn de mogelijke financieringsbronnen voor deze investering? Bestudeert u bepaalde vormen van partnerschap?

techniques et la localisation des accès.

Enfin, le vice-président de la STIB revient également sur la nécessité de mettre sur pied un groupe de travail pour réfléchir au financement de ce très important investissement. Ce point a été évoqué dans une salle voisine lors de la discussion sur la note d'orientation pour le futur plan de gestion, au printemps dernier. Des pistes ont été avancées. À la déconsolidation, le vice-président réplique que "la seule solution alternative est de renforcer le partenariat avec le privé sur la construction de bâtiments et d'infrastructures."

En effet, si l'on ne veut pas remettre ce projet à un horizon aussi lointain que celui du RER qui n'a de cesse de reculer, il faut obtenir des réponses sur le financement nécessaire pour un investissement de cette importance.

Vos services ont-ils bien reçu le rapport final de la première phase de l'étude de faisabilité ? C'est surtout le ministre-président et la ministre responsable de Beliris qu'on a vus beaucoup se prononcer à l'automne dernier ?

De quelle manière la STIB et Bruxelles Mobilité ont-ils été associés au déroulement de cette étude de faisabilité ? Vous avez quelques fois laissé entendre, à mots à peine voilés, que ces dernières ne disposaient pas beaucoup d'informations sur le déroulement de cette étude, ce qui m'embarrasse quelque peu.

Les derniers délais annoncés pourront-ils encore être respectés ? Je vous ai déjà fait part de mon scepticisme à ce propos.

Quels sont les critères principaux qui détermineront le choix du gouvernement pour le tracé dense ?

Le budget alloué par Beliris était de 10 millions d'euros. Combien cette première phase a-t-elle consommé de cette enveloppe ? Le montant encore disponible suffit-il à engager la phase suivante ? Le gouvernement bruxellois a-t-il la confirmation de la prise en charge par Beliris, via l'avenant 11 par exemple, de la poursuite de l'étude, soit pour cette seconde phase, soit pour les phases suivantes ? Il n'y avait aucun engagement de Beliris quant à la totalité de la mission.

Quand pensez-vous que les communes concernées

pourront recevoir un peu d'information sur un projet qui aura des implications importantes sur leur territoire et pour leurs habitants ? Vous nous avez transmis une note relative à cette phase, et je vous en remercie. Mais je pense qu'il faut aller plus loin dans cette collaboration.

Quelles sont les pistes de financement pour cet investissement ? Où en est-on quant à cette épineuse question ? Une ou des formules de partenariat sont-elles à l'étude pour le financement de ces importantes infrastructures ?

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

M. Hervé Doyen.- Mon interpellation ressemblera aux précédentes. Pourtant, je vous assure que nous ne nous sommes pas concertés, ce qui prouve que les grands esprits se rencontrent...

En septembre 2012, vous présentiez à la presse le premier volet "Études de l'opportunité socio-économique et stratégique" de l'étude de faisabilité du projet d'extension du métro vers le nord, commandée par Beliris et supervisée par un comité technique rassemblant Beliris, la Région bruxelloise et la STIB.

Ses conclusions plaident indéniablement en faveur de l'extension du métro vers le nord de la capitale par la mise en place d'une ligne automatique, et ce via un tracé qui passe par les quartiers densément peuplés de Schaerbeek. Ces conclusions ont été soumises à la Commission régionale de mobilité pour avis afin d'aider le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à valider ou non cette première phase avant de lancer le volet de l'étude sur l'implantation précise du tracé retenu et des stations.

Rappelons que, dans notre logique d'extension du réseau souterrain et de surface de la STIB pour couvrir la totalité de la Région bruxelloise, cette étude était effectivement inscrite dans l'accord de politique générale en vue d'étendre le réseau de métro et de prémétro sur un axe nord/sud. Cela pour autant que les éléments suivants soient pris en considération : le fait que la demande ne peut être rencontrée par un autre transport public (soit à partir de 6.000 passagers/heure); les coûts d'infrastructures et leurs amortissements; la nécessité de mesures de rationalisation de la

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *In september 2012 hebt u het eerste deel van de haalbaarheidsstudie met betrekking tot de uitbreiding van de metro voorgesteld.*

Het sociaal-economische en strategisch onderzoek van deze studie pleit voor een automatische lijn om de Brusselse metro uit te breiden naar het noorden van de stad en voor een tracé langs de dichtbevolkte wijken van Schaerbeek.

De conclusies van de studie werden voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Het advies van deze commissie moet de regering helpen om de eerste fase al dan niet goed te keuren, alvorens het tweede deel van de studie over het precieze traject en de locatie van de stations wordt aangevat.

De uitbreiding van de (pre)metro naar het noorden en het zuiden staat ingeschreven in het algemeen beleidsakkoord, voor zover de vraag niet door een ander openbaarvervoermiddel kan worden gedekt, de infrastructuurkosten haalbaar zijn en het bovengronds verkeer op die verbinding wordt gerationaliseerd.

Deze eerste studiefase had tot doel te bepalen welk vervoermiddel het best beantwoordde aan de economische doelstellingen en de mobiliteitsdoelstellingen uit het Iris 2-plan, maar u zou tegen elke prijs de aanleg van een metrolijn willen bevoordelen ten nadele van het bovengronds vervoer, met name van tramlijn 55. Dat is althans wat het ARAU beweert, die de studie partijdig en eenzijdig noemt.

Volgens ARAU zou de tijdelijke vereniging Bureau

circulation en surface sur cette liaison.

Cependant, alors que la première phase de l'étude de faisabilité avait pour objectif de déterminer le mode de transport répondant le mieux aux critères économiques et de mobilité définis dans le cadre d'Iris 2, vous cherchiez, Mme la ministre, à favoriser coûte que coûte l'option consistant à implanter une ligne de métro, cela au détriment du transport en surface, notamment de la ligne de tram 55. C'est du moins ce que dénonce l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), à la suite de cette étude dont il dénonce le caractère hautement partial et unilatéral.

Ainsi, le consortium à qui l'étude a été confiée, la Société momentanée Bureau Métro Nord (SM BMN), ne serait pas neutre, car il associe plusieurs bureaux d'études dont certains, en cas de validation du projet d'extension du métro, pourraient, selon l'ARAU, se voir confier des missions complémentaires pour la construction des stations. On imagine dès lors l'intérêt que ceux-ci ont à présenter l'option du métro comme une nécessité absolue, voire l'unique solution.

Cette affaire m'interpelle, car il me semble qu'en droit des marchés publics, un bureau qui se voit confier une étude de faisabilité ne peut participer, dans un deuxième temps, à un appel d'offres dans le cadre du marché de travaux.

Sur le fond, l'ARAU accuse la STIB de pousser le politique à privilégier un transport à infrastructure lourde plutôt qu'un réseau émaillé de transports de surface. Il avance une série d'arguments déroutants selon lesquels l'étude aurait, dans cette optique, maximisé les handicaps de la ligne 55 qui suit actuellement le parcours envisagé pour le futur métro (saturation, vitesse commerciale limitée, congestion en heure de pointe, inconfort) et minimisé le panel d'alternatives possibles (hausse de la fréquence des 55, remplacement des T3000 par des T4000, remise en service du tram 56, prolongation du tram 4, valorisation du rail bruxellois, mise en site propre...).

À tel point que le consortium présente déjà le choix de tracé du métro par les quartiers denses de Schaerbeek comme "permettant - c'est le verbe utilisé dans le communiqué de presse - la suppression du tram 55". Il considère apparemment cela comme une bonne chose.

Metro Noord (BMN) waaraan de studie was toevertrouwd, niet neutraal zijn. Het omvat meerdere adviesbureaus waarvan sommige, in geval de uitbreiding van de metro wordt bevestigd, bijkomende opdrachten zouden kunnen krijgen voor de bouw van de stations. Zij hebben er dus alle belang bij om de uitbreiding van de metro als een absolute noodzaak of zelfs als de enige oplossing voor te stellen.

Dat is interpellierend, want volgens de regelgeving inzake overheidsopdrachten mag een bureau dat een haalbaarheidsstudie uitvoert, nadien niet meer deelnemen aan de aanbestedingsprocedure voor de werkzaamheden.

ARAU beschuldigt de MIVB ervan de overheid te willen overhalen om een vervoermiddel te bevoorrechten dat zware investeringen vergt in plaats van het bovengronds net te verfijnen. Volgens ARAU zou de studie de nadelen van lijn 55, die het metrotracé volgt, hebben gemaximaliseerd (capaciteitsverzadiging, beperkte reissnelheid, gebrek aan comfort, congestie tijdens de spitsuren) en de mogelijke alternatieven hebben geminimaliseerd (verhoging van de frequentie van tramlijn 55, vervanging van de trams T3000 door trams T4000, herinvoering van tram 56, verlenging van tram 4, opwaardering van het spoorwegennet, eigen beddingen, enzovoort).

Het consortium stelt zelfs dat een metro langs de dichtbevolkte wijken de afschaffing van tramlijn 55 mogelijk maakt. Blijkbaar zou dat een goede zaak zijn.

Het consortium zou het aantal reizigers sterk hebben overdreven om de exploitatiekosten van een metrolijn te verantwoorden, die pas rendabel zou zijn vanaf 6.000 tot 7.000 reizigers per uur per richting.

Die cijfers zouden in tegenspraak zijn met een simulatie van Stratec uit 2009. Volgens die studie zou het aantal reizigers vanaf het Noordstation dalen tot 2.000 reizigers per uur en nog verder afnemen vanaf de Berenkuil.

Er heerst ook nog heel wat onduidelijkheid over de kostprijs van het hele project. In een persbericht is er sprake van 800 miljoen euro. ARAU raamt de infrastructuurkosten op 654 miljoen euro, maar zegt dat dit bedrag niet kan worden gecontroleerd

À l'inverse, les chiffres de fréquentation auraient été démesurément gonflés afin de justifier les coûts d'exploitation d'une ligne de métro dont on estime la rentabilité, selon les sources, au-delà du seuil de 6.000 à 7.000 voyageurs par heure et par sens.

Ces chiffres seraient en contradiction avec l'étude de simulation du métro Nord réalisée par Stratec en 2009, qui évalue que la fréquentation du réseau aurait tendance à s'étioler à partir de la gare du Nord - tombant à 2.000 passagers par heure - et qu'elle diminuerait encore au-delà de la Cage aux Ours.

Les montants que j'ai pu trouver pour l'ensemble du projet ne sont pas plus clairs : un communiqué de presse parle de quelque 800 millions d'euros. L'ARAU avance quant à lui des chiffres estimés à 654 millions d'euros d'investissements en infrastructures, mais dit ce montant invérifiable et largement sous-estimé puisqu'il ne tiendrait pas compte - je ne sais pas si c'est exact - de l'achat du matériel roulant, des divers aménagements au niveau des stations et du dépôt ainsi que, le cas échéant, de l'automatisation.

Je ne puis personnellement préjuger des implications financières d'un projet de cette ampleur, mais ne perdons pas de vue qu'en raison du délai, des investissements devront de toute manière être réalisés en surface, du moins partiellement, afin de renforcer la desserte dans ce secteur en attendant la mise en œuvre d'un métro fonctionnel.

Enfin, je tiens à dire que je suis plutôt favorable à l'extension du métro vers le nord ainsi que vers le sud. Cependant, il est préférable qu'une décision aussi lourde de conséquences soit établie sur la base d'une étude fiable.

Mes questions sont donc les suivantes :

Avez-vous pris connaissance du communiqué de l'ARAU et quelle suite donnez-vous à leur argumentation ? Comment le consortium SM BMN a-t-il été sélectionné et quelles sont les missions exactes qui lui ont été confiées ?

L'amélioration du réseau en surface a-t-elle été considérée ? Cette option figurait-elle réellement au cahier des charges ? Dans l'affirmative, que répondez-vous à l'ARAU quand il évoque le

en ruimschoots onderschat is aangezien het geen rekening zou houden met de aankoop van het rollend materieel, de aanleg van de stations en de remise, en de automatisering van de lijn.

Bovendien mogen we niet vergeten dat er bovengrondse investeringen nodig zullen zijn om de bediening in die zone te waarborgen tot de metro operationeel is.

Ik ben eerder voorstander van een uitbreiding van de metro naar het noorden dan naar het zuiden, maar eender welke beslissing moet op een betrouwbare studie gebaseerd zijn.

Hebt u het persbericht van ARAU gelezen? Hoe hebt u op die kritiek gereageerd? Hoe werd het consortium geselecteerd? Met welke opdrachten is het precies belast?

Wordt een verbetering van het bovengronds net overwogen? Staat die optie in het bestek? Zo ja, wat is uw reactie op de kritiek van ARAU dat de studie op dit punt partijdig zou zijn? Zo niet, waarom niet? Is de toekomst van tramlijn 55 bedreigd? Stemt dat de regering tevreden?

Welke maatregelen stelt de studie voor de rationalisering van het bovengronds verkeer voor?

Hoeveel kosten de studies die aan het consortium zijn toevertrouwd? Wat is de opsplitsing per studiefase? Neemt Beliris die kosten volledig ten laste?

De regering moest eind 2012 de knoop doorhakken over de eventuele automatisering van de metrolijn. Is dat gebeurd? Welke meerkost vertegenwoordigt die automatisering? Wat is de planning van de werken?

Hebt u rekening gehouden met de opmerkingen en suggesties van de gemeente Schaarbeek? Volgende week wordt in de gemeenteraad immers een motie ter stemming voorgelegd waarin de gemeente pleit voor een tracé door de dichtbevolkte wijken om zo het gemeentehuis, de centrumwijken en het toekomstig GEN te kunnen bedienen. Ze wil bovendien een voortzetting van de investeringen op de bovengrondse lijnen en meer overleg over de werkzaamheden en over de integratie van de stations.

caractère biaisé de l'étude sur ce point ? Dans la négative, pourquoi ? La ligne 55 est-elle réellement menacée et le gouvernement considère-t-il cela comme un avantage ?

L'étude a-t-elle pris en compte les mesures de rationalisation de la circulation en surface ainsi que prévu dans l'accord de gouvernement ? Quelles sont-elles ?

À combien s'élève le coût total des études confiées au consortium et quelle est la ventilation par phase d'étude ? Est-il pris en charge par Beliris à 100% ?

Pouvez-vous nous éclairer sur les sommes en jeu en cas du choix des options "métro" et "métro automatisé" ? Il était prévu que le gouvernement se prononce sur la méthode d'exécution retenue fin 2012. Cela a-t-il été fait et pouvez-vous déjà nous informer sur l'échéancier des travaux futurs ?

Quelles orientations ont-elles été prises ? Avez-vous intégré les remarques et suggestions émises récemment par la commune de Schaerbeek ? Celle-ci préconise en effet dans une motion qui, selon la presse, sera votée la semaine prochaine, un tracé à travers les quartiers denses et qui permet de desservir l'Hôtel communal, les quartiers centraux et le futur RER.

Elle prévoit également la poursuite des investissements sur les lignes en surface et une meilleure concertation sur les questions relatives aux travaux et à l'intégration urbaine des stations. Enfin, à plus long terme, qu'est-il prévu pour l'extension du métro vers le sud ?

Enfin, par rapport à ce que nous a dit Mme Jodogne tout à l'heure, sachez que lorsque je fais référence à des villes comme Bordeaux ou Nantes, c'est parce qu'elles sont de bons exemples de modèles institutionnels concernant la prise de décision.

C'est ce qui m'intéresse le plus car ce qui nous retient en l'occurrence n'est pas notre incapacité à entreprendre des travaux, mais bien notre incapacité à prendre des décisions en raison de la complexité de notre modèle institutionnel.

En France, il existe des dispositifs légaux permettant de déterminer certains travaux d'intérêt public à partir de Paris, à l'initiative du gouvernement central.

Overweegt u op termijn ook een uitbreiding van de metro naar het zuiden?

Ik heb naar steden zoals Bordeaux en Nantes verwezen, omdat het voorbeelden zijn van goede besluitvormingsmodellen. Bij ons slepen de projecten soms lang aan, omdat ons institutioneel model de beslissingen bemoeilijkt. In Frankrijk kunnen bepaalde werken van openbaar nut door de centrale regering in Parijs worden beslist.

Zo worden tal van tussenstappen vermeden en gaan de dossiers sneller vooruit.

Avec un tel système, on supprime nombre de dispositifs intermédiaires tels qu'on les connaît dans notre pays, ce qui permet d'avancer. Ce n'est manifestement pas ce qui se passe chez nous.

Mme Cécile Jodogne.- Je faisais référence au contenu du communiqué de presse de l'ARAU, qui cite Nantes et Bordeaux. C'est l'ARAU qui les met en avant pour le tram.

Discussion conjointe

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *De nombreuses étapes restent à franchir avant de pouvoir réellement donner le coup d'envoi des travaux d'infrastructure pour l'extension du métro vers le nord de Bruxelles. Par ailleurs, le gouvernement bruxellois doit faire face aux défis gigantesques du boom démographique et d'une meilleure mobilité dans la capitale. Dans ce contexte, deux projets majeurs absorberont une grande part du budget : l'extension du métro à Schaerbeek-Evere et l'automatisation du métro. Nous voudrions nous assurer que ces deux projets essentiels disposent d'une sécurité budgétaire.*

L'étude d'opportunité confirme que le métro, seul véritable concurrent à l'automobile, est indispensable pour s'attaquer aux problèmes de mobilité dans cette partie de Bruxelles.

Certains se demandent s'il ne serait pas plus judicieux de privilégier la hausse de la fréquence du tram 55. Or, le métro et le tram sont complémentaires. Le métro est capable de transporter efficacement un grand nombre de personnes, tandis que les trams peuvent affiner l'offre et créer une valeur ajoutée pour le métro.

Si le futur métro traverse les quartiers denses de Schaerbeek et d'Evere, le tracé du tram 55 devra être revu pour jouer un rôle complémentaire.

En plus d'être un mode de transport très écologique, le métro est l'unique solution réelle pour réduire le trafic automobile. Nous comprenons que l'extension du métro vers le nord soit votre priorité budgétaire. Cependant, vu la lenteur des travaux, il nous semble indiqué de commencer d'ores et déjà l'étude de faisabilité du

Mevrouw Cécile Jodogne (*in het Frans*).- *Ik verwees naar ARAU dat in zijn persbericht Nantes en Bordeaux vermeldde in zijn pleidooi voor de tram.*

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Ik ga akkoord met de stelling van mevrouw Jodogne. Er moeten nog heel wat stappen worden ondernomen en knopen doorgehakt voordat men echt van start kan gaan met de infrastructuurwerken voor de metrouitbreiding naar het Noorden van Brussel. De vraag is of er al een meerjarenbegroting is voor deze plannen.

De Brusselse regering staat voor gigantische uitdagingen als ze het hoofd wil bieden aan de bevolkingstoename en de nood aan meer en betere mobiliteit in de hoofdstad. In die context zijn er twee belangrijke projecten die beide een groot deel van het budget zullen opsorpen. Dat is enerzijds de metro-uitbreiding naar Schaarbeek-Evere en anderzijds de automatisering van de metro. We zouden ons er graag van vergewissen dat deze twee essentiële projecten budgettair veilig worden gesteld.

De opportuniteitsstudie waarvan de resultaten vorig jaar aan de regering werden meegedeeld, analyseerde de uitbreiding van de metro naar het Noorden en het Zuiden. Die studie bevestigt alvast de stelling die Open Vld altijd heeft verdedigd, namelijk dat de metro onontbeerlijk is om de mobiliteitsproblemen in dat deel van Brussel aan te pakken en de enige echte concurrent is voor de wagen.

De vraag wordt soms gesteld of men niet beter zou uitkijken naar alternatieven, zoals een hogere frequentie van de tram 55 in plaats van de metrouitbreiding. Die vraag gaat uit van een valse tegenstelling. De cijfers waarover ik beschik, tonen duidelijk aan dat metro en tram complementair zijn. Ik denk dat de metro ongeveer 20.000 personen per

prolongement du métro vers le sud.

Disposez-vous d'un budget pluriannuel concret pour le financement de l'extension du métro vers le nord? Quels sont les résultats de l'étude d'opportunité concernant le prolongement du métro vers le sud?

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

M. Philippe Close.- Il est dommage que ce soit suite à un communiqué pas très étayé et à une étude qui n'est pas encore présentée que l'on reparle du grand chantier des 10 ou 15 prochaines années, à savoir le métro bruxellois. Espérons que cela ne devienne pas un deuxième RER, car cela serait un gros problème pour cette Région.

Au-delà des études - et on peut gloser sur l'objectivité des uns et des autres -, il faut trancher. Je pense que l'option du métro a été choisie, avec des conditions bien évidemment, pour que ce ne soit pas trop brutal. La question du tracé est très importante et les communes cherchent à savoir quelle serait la solution optimale. Mais, malgré tous

uur kan vervoeren en de tram ongeveer 5.400. De metro is er om een grote groep mensen vlot en efficiënt te vervoeren, terwijl de trams het aanbod verder kunnen verfijnen en een toegevoegde waarde creëren voor de metro.

Als de toekomstige metro het traject doorheen de dichtbevolkte wijken van Schaarbeek en Evere zal volgen, volgens ons het meest logische tracé van de drie voorstellen, dan zal ook het traject van tram 55 moeten worden herbekeken om een aanvullende rol te spelen.

De uitbreiding van de metro is de enige reële oplossing om het autoverkeer in de stad terug te dringen en beheersbaar te houden en is bovendien een heel ecologisch transportmiddel. We begrijpen natuurlijk dat u budgettaire prioriteiten moet stellen en dat de metrouitbreiding in de richting van het Noorden voorrang heeft. Aangezien de studie over de nieuwe metro-infrastructuur naar het Noorden al vertraging heeft opgelopen en de ingebruikname nog heel lang op zich zal laten wachten, lijkt het ons aangewezen om de haalbaarheidsstudie over de metroverlenging naar het Zuiden ook snel op te starten.

De collega's hebben al heel wat vragen gesteld over onder meer het tracé en de haalbaarheidsstudie. Ik voeg daaraan de vraag toe of u al een concrete meerjarenbegroting hebt voor de financiering van de uitbreiding van de metro naar het Noorden van Brussel. Welk resultaat leverde de opportuniteitsstudie inzake de verlenging van de metro naar het Zuiden?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het is jammer dat we over zo'n belangrijk dossier moeten debatteren op grond van een beknopt persbericht en een studie die nog niet eens is voorgesteld. Ik hoop dat de nieuwe metrolijn niet hetzelfde lot beschoren zal zijn als het GEN.*

De objectiviteit van een adviesbureau kan natuurlijk altijd in vraag gesteld worden, maar ik denk dat er nu een duidelijke keuze is gemaakt voor een metrolijn, zij het onder bepaalde voorwaarden. Het uitstippelen van het tracé is zeer belangrijk en de gemeenten willen de beste oplossing. Ongeacht het aantal tellingen dat wordt uitgevoerd, zal de overheid de evolutie van de stad nooit in de hand

les comptages qui peuvent être faits ici, nous ne maîtrisons pas et ne maîtriserons jamais l'évolution de la ville.

À un moment donné, ne pas décider quant au métro handicape fortement le développement urbain, comme à Uccle qui l'a refusé dans les années 1970 et qui le paye aujourd'hui. Ici, il faut trancher. Le gouvernement doit proposer une option avec un financement clair sur le tracé du métro, qui va nous permettre de réagir. Le gouvernement devra expliquer sa politique au parlement, qui devra la contrôler. Sinon, nous allons tomber dans un débat qui tournera en rond.

Il y a une prise de conscience importante qui se fait quant à l'urgence de développer ce projet. Il a un coût important, mais des solutions budgétaires existent. Mme la ministre, quand aurons-nous un projet concret du gouvernement sur lequel le parlement pourra exercer son pouvoir de contrôle ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement stipule que les chantiers du métro doivent être considérés en même temps que le trafic de surface.*

Il importe de tenir compte également du sol. Selon l'ARAU, ce chantier nécessiterait de creuser à 8 mètres de profondeur au niveau des stations. Bruxelles est une ville médiévale. Conformément à la Convention de Malte et au Code bruxellois d'aménagement du territoire, les grands chantiers doivent être précédés de fouilles archéologiques. Rome a finalement renoncé à l'extension de son métro en raison du retard que cela impliquait.

Le tracé envisagé du nord à Schaerbeek pourrait traverser des sites de qualité archéologique, selon l'atlas archéologique. Les découvertes les plus anciennes remontent au paléolithique et ont été faites à Schaerbeek.

Outre le patrimoine archéologique, il faut tenir compte de la nature du sol sur le plan hydrologique notamment. Ce ne serait pas la première fois que des travaux pour le métro soient retardés par des problèmes de cette nature. L'effondrement des maisons causé par des travaux de forage a engendré un surcoût énorme à Amsterdam.

hebben.

Afzien van een nieuwe metrolijn zou nefast zijn voor Brussel. De gemeente Ukkel wilde geen metro in de jaren zeventig en betaalt daar nu de prijs voor. De regering moet een optie voorstellen voor de financiering van het metrotracé en haar beslissing uitleggen aan het parlement.

Wanneer zullen we een concreet project van de regering kunnen bespreken?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Doyen en mevrouw Delforge.

Er staat duidelijk in het regeerakkoord dat de metro er pas komt als tegelijkertijd het bovengronds verkeer wordt aangepakt. Dat is een conditio sine qua non.

Een aspect dat nog niet ter sprake is gekomen, is de bodem. Volgens een studie van het Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) moet er 8 meter diep worden gegraven voor de stations. Brussel is een middeleeuwse stad. Overeenkomstig het verdrag van Malta en het Brussels Wetboek voor ruimtelijke ordening (artikelen 243 en volgende) moet bij dergelijke grote werken vooraf een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd. In Rome heeft die verplichting voor enorme vertraging gezorgd en zijn er uiteindelijk geen extra metrolijnen gekomen.

Het geplande metrotraject loopt van het noorden naar Schaerbeek. De oudste archeologische vondsten in het gewest vonden plaats in Schaerbeek. Het ging onder meer om een mammoettand en paleolithische silex-vormen. Op basis van de archeologische atlas bestaat er wel degelijk kans dat het traject belangrijke sites zal doorkruisen.

Ces aspects ont-ils été examinés en profondeur avant le lancement des travaux ? Le tracé pourrait éventuellement être modifié sur cette base.

Pour ce qui est du financement, il ne faudrait pas que l'argent fédéral pénalise l'offre de transports publics existante.

Il faut plus d'une heure pour aller de Ganshoren à Forest en transports publics, et quinze minutes en voiture. Si le financement pour le nouveau métro ne permet pas d'améliorer l'offre existante, ce serait un mauvais signal. Ce point requiert une attention particulière.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je me joins aux nombreuses questions déjà posées. L'extension du réseau vers le nord de Bruxelles figure au contrat de gestion de la STIB. Il est primordial d'en choisir au plus vite le tracé.*

L'étude de faisabilité donne la préférence au tracé situé le long du quartier le plus densément peuplé. Mon groupe peut le comprendre, car cela a peu de sens d'installer des transports publics là où peu de gens vivent.

Dans l'optique de la croissance démographique, des décisions doivent être prises en matière d'offre de transports publics. Pour notre groupe, le réseau du métro doit être étendu.

Nous espérons que vous introduirez des rames automatisées dans les stations de métro, en particulier sur les nouvelles lignes. Elles offrent des avantages sur le plan de la rapidité et de la

Naast dit historisch erfgoed zult u ook rekening moeten houden met de bodemgesteldheid. Het is niet voor het eerst dat metrowerken vertraging oplopen door hydrologische problemen. Denk maar aan Amsterdam. Daar zijn verschillende huizen verzakt door de boringen, wat voor een enorme meerkost heeft gezorgd.

Gaat men dat voldoende bestuderen en ermee rekening houden vooraleer de werken beginnen? Het is altijd beter om dat op voorhand te bekijken. Op basis daarvan kan men het traject al dan niet aanpassen.

Ik sluit me aan bij de andere vragen over de financiering van een nieuwe metro. Het federale geld mag niet in het nadeel uitvallen van het andere bestaande openbaarvervoeraanbod.

Als men bijvoorbeeld vanuit Ganshoren naar Vorst wil reizen met het openbaar vervoer, doet men daar ontzettend lang over. Een traject met de auto van Ganshoren naar Vorst op een zaterdag duurt een kwartier. Met het openbaar vervoer is men meer dan een uur onderweg. Als de financiering van de nieuwe metro ertoe leidt dat er geen verbetering is op de bestaande lijnen, is dat een verkeerd signaal. We vragen daarvoor extra aandacht.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik sluit me aan bij de vele vragen die al zijn gesteld. De Brusselse regering heeft de uitbreiding van het metronetwerk naar het Noorden van Brussel laten opnemen in de beheersovereenkomst met de MIVB. De hamvraag blijft voor welk tracé men gaat kiezen. Heel wat partijen hebben zich al uitgesproken over het te verkiezen tracé. Het is belangrijk dat er daarover zo snel mogelijk duidelijkheid komt en dat er ook snel werk van wordt gemaakt.

Uit de haalbaarheidsstudie van Beliris zou blijken dat het tracé langs de dichtsbekolkte wijk de voorkeur geniet. Onze fractie kan dat begrijpen. In een dichtbevolkte wijk is het aanbod voor de bewoners het belangrijkste. Men moet geen openbaar vervoer aanleggen in een gebied waar er weinig mensen wonen.

We staan de komende jaren voor heel grote uitdagingen, onder meer wat betreft de

capacité.

L'aménagement d'une ligne de métro prend naturellement du temps. Dans l'intervalle, il conviendrait de trouver des solutions aux problèmes des riverains. L'un n'empêche pas l'autre, au contraire.

Quand le choix du tracé sera-t-il fait et quand soumettrez-vous le projet au gouvernement bruxellois ?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vu des bancs de l'opposition, cela témoigne d'un grand manque d'ambition. Nous jugeons qu'il est grand temps de mettre fin aux remises en question concernant cette nécessité de disposer d'un axe de métro Nord-Sud. Le choix du métro constitue une réponse à long terme aux besoins ressentis dans des zones fortement peuplées qu'il est censé traverser.

Dois-je rappeler que, depuis M. Hervé Hasquin, il n'y a plus eu de décision concernant le prolongement du métro ? C'est un constat et le retard devient considérable. Trop de temps a été perdu et il devient urgent d'avancer, de donner des réponses et de réaliser un véritable axe de métro Nord-Sud. Une fois que cet axe sera performant, il est évident que les usagers convergeront vers cet axe et qu'il sera utilisé.

Les objectifs du Plan Iris 2 pourront être sans doute alors être atteints et faire face de manière satisfaisante à la demande.

Je rejoins donc les questions de mes collègues portant sur le bureau de consultants retenu. Est-il

demografische groei. Het is meer dan noodzakelijk dat er knopen worden doorgehakt in het kader van het openbaarvervoeraanbod.

Onze fractie vindt het belangrijk dat het metronetwerk verder wordt uitgebreid. We hopen dat u de toekomst ook in de metrostations zal binnenbrengen met de geautomatiseerde toestellen. Die bieden heel wat voordelen, onder meer op het vlak van snelheid en capaciteit. We pleiten ervoor dat men bij de aanleg van nieuwe metrolijnen werkt met dat vernieuwde aanbod.

De aanleg van een metrolijn neemt natuurlijk tijd in beslag. Ondertussen blijven de buurtbewoners met vragen zitten. Het is goed dat er ook daarvoor oplossingen worden geboden. Ik hoop dat men niet zal kiezen voor het ene of het andere, maar dat het een en/en-verhaal wordt.

Hebt u er al zicht op wanneer de keuze over het tracé wordt gemaakt en u het voorstel zal voorleggen aan de Brusselse regering zodat er voor iedereen duidelijkheid is?

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De regering geeft blijk van een gebrek aan ambitie. Met een nieuwe metrolijn kunnen we op lange termijn voldoen aan de behoefte aan openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden.*

Het is al jaren geleden dat het metronetwerk nog is uitgebreid. We hebben al te veel tijd verloren. We moeten dringend werk maken van de Noord-Zuidlijn, die wellicht zou volstaan om aan de doelstellingen van het Iris 2-plan te beantwoorden.

Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's over het adviesbureau. Is het onafhankelijk van bedrijven die in aanmerking komen om de werken uit te voeren?

Komt er een geautomatiseerde metrolijn?

Kunt u de planning toelichten?

indépendant des entreprises susceptibles d'être retenues pour l'exécution des travaux ?

S'oriente-t-on vers une formule de métro automatisé ?

Quelles sont les prévisions de réalisations ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je confirme avoir bien reçu la première phase de l'étude de faisabilité réalisée par le consortium BMN.

Les représentants de mon cabinet ainsi que des cabinets De Lille pour la mobilité et Picqué pour Beliris ont participé à plusieurs réunions de pilotage au cours de l'étude et les résultats finaux ont été présentés en septembre 2012.

Le rapport complet nous a été transmis. Par ailleurs, Bruxelles-Mobilité et la STIB ont bien été associés aux comités d'accompagnement, de pilotage et techniques mis en place pour le suivi de l'étude de faisabilité, ainsi que de la procédure d'attribution du marché.

Le consortium BMN a été sélectionné à la suite d'une procédure négociée. Son expérience a bien sûr été vérifiée en phase de sélection des candidatures.

Les autres candidats étaient :

1. Arcadis Belgium N.V. ;
2. SM Technum – Tractebel Engineering – Coyne et Bellier – Mott MacDonald – Tuc Rail ;
3. SM SNC-Lavalin – Haskoning Nederland – Aries Consultants – Mahieu & Associés ;
4. SM BMN (TVH Grontmij – SM Metro TPFE – Bagon – Amberg Engineering – SM Van Campenhout – Arep).

L'étude est composée d'une tranche ferme et de plusieurs tranches conditionnelles dont le planning est le suivant :

- étude de l'opportunité socio-économique et stratégique, qui pouvait durer de 18 à 24 mois

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik heb de resultaten van de eerste fase van de haalbaarheidsstudie, die werd uitgevoerd door het consortium Bureau Metro Noord (BMN), ontvangen.*

Vertegenwoordigers van mijn kabinet, dat van staatssecretaris De Lille en minister-president Picqué namen deel aan de vergaderingen van het begeleidingscomité. De resultaten van de eerste fase van de studie werden in september 2012 voorgesteld.

We hebben het volledige rapport ontvangen. Ook Mobiel Brussel en de MIVB werden betrokken bij het begeleidingscomité en andere comités die de haalbaarheidsstudie volgden en bij procedure tot gunning van de overheidsopdracht.

Het consortium BMN werd geselecteerd op grond van een vereenvoudigde onderhandelingsprocedure. De ervaring van dit consortium werd uiteraard nagegaan.

Er waren nog vier andere kandidaten die een offerte hadden ingediend: Arcadis Belgium; Technum – Tractebel Engineering – Coyne et Bellier – Mott MacDonald – Tuc Rai; SM SNC-Lavalin – Haskoning Nederland – Aries Consultants – Mahieu & Associés en tot slot SM BMN

De haalbaarheidsstudie bestaat uit een eerste en definitieve fase en een reeks fasen die aan voorwaarden gekoppeld zijn.

De eerste fase betreft de sociaaleconomische en strategische haalbaarheid en zou anderhalf tot twee jaar duren.

Daarna volgt een haalbaarheidsstudie die de technische, financiële en stedenbouwkundige

(tranche ferme) ;

- étude de faisabilité technique, géotechnique, socio-économique, financière et urbanistique, établissement des variantes, évaluation multicritères et établissement du plan directeur : 9 à 12 mois ;

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, cette étude intégrera bien les aspects géotechniques et les options souterraines.

(poursuivant en français)

- le dossier de demande de certificats d'urbanisme et d'environnement qui peut prendre neuf mois. Ce délais ne comprend pas l'instruction de la demande de certificat par l'administration régionale ;

- l'avant-projet détaillé dont le délai est approximativement de six mois ;

- le permis d'urbanisme et d'environnement pour lequel il faut compter trois mois (non comprise, l'instruction de la demande de certificat par l'administration régionale ;

- les projets et dossiers de mise en adjudication des travaux, phase pour laquelle il faut prévoir une période de onze mois ;

- la réalisation des travaux. Le planning dépend de la méthode d'exécution retenue.

Le consortium est également chargé des phases suivantes.

En date de 31 janvier 2013, la somme de 879.316,29 euros a été payée au Bureau d'études BMN. La somme de 74.676 euros a été payée au bureau de comptages BVA pour des comptages supplémentaires. Le budget total de 20 millions d'euros alloué par Beliris couvre largement le montant nécessaire pour la tranche 2, à savoir 1.190.968,64 euros

Le protocole d'accord couvre l'intégralité des études jusqu'à la réception définitive. Il faut néanmoins une approbation ferme de la tranche 1 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et par la STIB avant la commande des phases ultérieures.

aspecten nagaat en in een richtplan moet resulteren. Die zal negen tot twaalf maanden in beslag nemen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, in die studie zal uiteraard aandacht worden besteed aan de geotechnische aspecten en de ondergrond.

(verder in het Frans)

Vervolgens wordt er een dossier samengesteld voor de aanvraag van het stedenbouwkundig attest en het milieuattest. Dat kan negen maanden duren, zonder de tijd mee te rekenen die de gewestelijke administratie nodig heeft om de attesten aan te vragen.

Daarna krijgt het bureau zes maanden tijd om een gedetailleerd voorontwerp uit te werken.

Het opstellen van de dossiers voor de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning zal drie maanden duren, waarna de gewestelijke administratie nog tijd nodig heeft om de aanvragen in te dienen.

Dan volgt er een fase waarin de openbare aanbesteding voor de uitvoering van de werken wordt voorbereid. Die zal elf maanden tijd vergen.

Ten slotte worden de werken uitgevoerd. De planning zal afhankelijk zijn van de werkwijze die wordt bepaald.

Op 31 januari 2013 ontving BMN een bedrag van 879.316,29 euro. BVA ontving 74.676 euro voor het uitvoeren van extra tellingen. Beliris maakte een totaalbudget van 20 miljoen euro vrij, wat ruimschoots volstaat voor de financiering van fase 2 die 1.190.968,64 euro kost.

Het protocolakkoord slaat op alle fasen van de studie, tot de definitieve oplevering. Het eerste deel van de studie moet echter ondubbelzinnig worden goedgekeurd door de regering en de MIVB, voordat de volgende fasen besteld kunnen worden.

De studie wordt dus door Beliris gefinancierd. De gesprekken over de financiering van de werken zelf lopen nog. Ik hoop dat het nieuwe beheercontract van de MIVB zeer binnenkort goedgekeurd wordt.

Les études sont donc financées par Beliris et les discussions sont encore en cours, dans le cadre du futur contrat de gestion, pour le financement du projet lui-même (que ce soit via le fond Beliris ou autre). J'espère d'ailleurs très prochainement boucler le nouveau contrat de la STIB.

(poursuivant en néerlandais)

Trois itinéraires ont été analysés dans la première phase de l'étude de faisabilité :

- le tracé "quartier dense" suit le tracé du tram 55 ;

- le tracé "gare de Schaarbeek" passe plus au nord et crée un nouveau pôle multimodal avec le réseau ferroviaire ;

- le tracé "Louis Bertrand" passe par cette avenue et par la chaussée de Haecht, soit plus au sud.

Contrairement à ce que l'on prétend, des alternatives au métro ont bel et bien été étudiées. L'étude a en effet analysé les différentes possibilités d'amélioration de la ligne de tram 55, mais toutes les options envisagées se sont révélées inadéquates pour répondre aux prévisions de demande et de qualité de service.

L'étude s'est alors focalisée sur les options souterraines. La fréquence et la capacité du prémétro étant techniquement limitées, ce système de transport n'est pas en mesure de répondre à la demande future.

L'étude a ensuite analysé les différentes possibilités d'amélioration des conditions de circulation du tram : sites propres et priorités de passage. Ces mesures vont au-delà de ce qui était prévu dans le plan communal de mobilité (PCM) de Schaarbeek, mais s'avèrent tout aussi insuffisantes.

(poursuivant en français)

La création des stations a bien été prise en compte dans les coûts d'investissements. Par contre, les coûts de stockage n'ont pas été évalués. Quant au coût du matériel roulant, il a bien été pris en compte, avec un coût unitaire de 7 millions d'euros pour le métro, et de 2,5 millions d'euros pour un tram ou un prémétro.

Les coûts estimés dans l'étude le sont pour des

(verder in het Nederlands)

In de eerste fase van de haalbaarheidsstudie werden drie tracés onderzocht:

- het tracé 'dichtbevolkte wijk', dat grotendeels het tracé van tram 55 volgt;

- het tracé 'station van Schaarbeek', dat meer in het noorden loopt en een nieuwe multimodale pool met de spoorweg creëert;

- het tracé 'Louis Bertrand', dat langs deze laan en de Haachtsesteenweg loopt, meer in het zuiden dus.

In tegenstelling tot wat men zegt, werden er wel degelijk alternatieven voor de metro bestudeerd. Zo heeft de studie verschillende mogelijkheden voor de verbetering van tramlijn 55 onderzocht: een versterking van de frequenties, een rationalisering van het autoverkeer langs het tracé of een ontubbing van de tramlijn in de parallelle straten. Geen van die opties volstond echter om tegemoet te kunnen komen aan de verwachte vraag en de kwaliteit van de dienst (regelmaat, frequentie en commerciële snelheid).

Daarnaast heeft de studie ook de ondergrondse opties onderzocht. Aangezien de frequentie van de premetro technisch gezien beperkt is, net als de capaciteit ervan, kan dit vervoerssysteem niet tegemoetkomen aan de toekomstige vraag.

De studie heeft voorts verschillende mogelijkheden onderzocht om de doorstroming van de tram te verbeteren, zoals de aanleg van eigen trambeddingen en het verlenen van voorrang aan de tram. Deze maatregelen gingen verder dan wat in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Schaarbeek werd voorgesteld, maar bleken eveneens ontoereikend.

(verder in het Frans)

Voor de raming van de investeringskosten werd er uiteraard rekening gehouden met de metrostations, maar niet met de opslagkosten. De kostprijs van het rollend materieel werd dan weer wel meegerekend. Een metro kost ongeveer 7 miljoen euro, een tram of premetro 2,5 miljoen euro.

In de studie werden de kosten geraamd van het boren van de metrotunnels en het uitgraven van

techniques d'exécution par un tunnelier et de puits pour les stations. Dans ce cas, les stations sont placées en effet à une assez grande profondeur. Néanmoins, absolument rien n'est figé à ce stade quant à la technique d'exécution du tunnel. Ce point sera analysé dans les tranches ultérieures de l'étude.

Les mesures de réduction prévues dans les scénarios Iris 2 ont bien été intégrées, et des mesures de réduction complémentaires seront étudiées dans la tranche 2.

En comparant les trois tracés au niveau des déplacements et de la rentabilité socio-économique du projet, il apparaît que le tracé "Schaerbeek-dense" est celui qui présente le plus grand potentiel de fréquentation et de report modal dans son ensemble. Il permet en outre d'envisager une rationalisation du réseau de surface sans effets néfastes pour les utilisateurs - possibilité de supprimer le tram 55, de réduire la fréquence du bus 69 et celle des bus De Lijn en provenance de la périphérie flamande, au-delà de Bordet.

Le tracé "gare de Schaerbeek", plus long de 500m environ et suivant un corridor parallèle au chemin de fer entre la gare de Schaerbeek et la gare du Nord, dessert moins de résidents de la Région de Bruxelles-Capitale - 11% de moins par rapport au tracé "Schaerbeek-dense" -, mais un peu plus de résidents issus de la zone RER hors de la Région de Bruxelles-Capitale - 3% de plus. Il présente l'inconvénient de ne pas desservir correctement les parties les plus denses de Schaerbeek ; dès lors, il est nécessaire de maintenir un bus à haute fréquence sur le tracé actuel du tram 55.

Le tracé "Louis Bertrand" évite également les parties les plus denses de Schaerbeek. Cela se traduit par une fréquentation plus faible de la nouvelle ligne de métro - 8% de moins par rapport au tracé "Schaerbeek-dense", c'est-à-dire 6.000 voyageurs en moins.

Il y a donc une réelle nécessité de maintenir la ligne de tram 55 et les bus circulant actuellement dans le corridor "Schaerbeek-dense". Par ailleurs, ce tracé entre en concurrence avec celui de la ligne de transport à haut niveau de service 62 (THNS), diminuant sa fréquentation de l'ordre de 45%.

La première phase de l'étude de faisabilité a estimé la création du métro à 824 millions d'euros, par

metrostations. Het klopt dat de stations volgens de planning redelijk diep zouden liggen, maar dat staat nog helemaal niet vast omdat de techniek voor het aanleggen van de metrotunnel nog niet is bepaald. Daar wordt in een latere fase van de studie over beslist.

Er werd ook rekening gehouden met de maatregelen uit het Iris 2-plan om het autoverkeer terug te dringen. In de tweede fase van de studie worden bijkomende terugdringingsmaatregelen bestudeerd.

Na vergelijking van de drie tracés voor de metrolijn, blijkt dat het tracé door de dichtbevolkte woonwijken van Schaarbeek het grootste potentieel heeft. Bovendien biedt dat tracé de mogelijkheid om het bovengronds net te rationaliseren zonder nefaste effecten voor de gebruikers: tram 55 kan afgeschaft worden en de frequentie van bus 69 en van de bussen van De Lijn kan verminderen.

Het tracé dat naar het station van Schaarbeek loopt en ongeveer 500 meter langer is, zou 11% minder bewoners bereiken, maar iets meer pendelaars kunnen aantrekken die met het GEN tot in Schaarbeek reizen. Het nadeel is dat de dichtst bevolkte wijken van Schaarbeek niet worden bediend en dat tram 55 zou moeten worden vervangen door een buslijn.

Ook het tracé dat de Louis Bertrandlaan volgt, loopt niet door de dichtst bevolkte wijken van Schaarbeek en zou minder reizigers bereiken.

Bij dit tracé kunnen tramlijn 55 en de bussen die door het dicht bevolkte deel van Schaarbeek rijden, niet worden afgeschaft. Bovendien volgt lijn 62 ongeveer hetzelfde traject.

Volgens de eerste fase van de studie zou de aanleg van de metrolijn langs het eerste tracé 824 miljoen euro kosten. Overigens kunnen de exploitatiekosten enigszins worden beperkt met een automatische metrolijn die op 854 miljoen euro geraamd werd.

Het eerste tracé heeft het meest potentieel, is korter en bijgevolg goedkoper dan de andere tracés.

De regering zal binnenkort de knoop doorhakken. Dan worden de resultaten voorgelegd aan het begeleidingscomité, waarin de gemeenten zijn

l'itinéraire "quartier dense". Le métro automatique quant à lui est estimé à 854 millions d'euros, toujours si l'on suit ce même itinéraire. À noter que ce léger surcoût est rentabilisé par un coût d'exploitation moindre du métro automatique.

En résumé, le tracé "quartier dense" est le plus intéressant au niveau des déplacements tout en ayant un investissement moindre parce que le trajet est plus court.

Lorsque le gouvernement se sera prononcé, à savoir très prochainement, les résultats seront ensuite présentés au comité d'accompagnement dans lequel les communes concernées sont représentées. Le gouvernement prendra également contact avec ces dernières. Des contacts dans ce sens ont déjà été entrepris mais, et je tiens à le préciser, la concertation avec les communes de Schaerbeek et Evere portera également sur le trajet exact et la localisation précise des stations. Ces parties du dossier ne sont pas encore déterminées.

Nous allons donc définir les grandes lignes du tracé. La localisation exacte des stations et de la ligne est prévue dans une phase ultérieure.

Le planning des études sera adapté au fur et à mesure.

L'administration a pris connaissance du communiqué de l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU). Il s'avère que certains éléments mentionnés dans celui-ci sont exacts mais que certains raccourcis ont aussi été pris par l'ARAU dans son analyse de l'étude, par rapport à l'interprétation des résultats, afin de défendre une position d'emblée réfractaire au métro. Les auteurs de l'article semblent ne pas avoir pris connaissance de l'ensemble des analyses menées dans l'étude.

La ligne 55 n'est nullement menacée puisque c'est son amélioration qui est visée par le projet et par la retenue du scénario dense. Des renforcements des fréquences de passage sont encore possibles en dehors des heures de pointe, et seront mises en œuvre en fonction des nécessités et des moyens disponibles.

Durant les heures de pointe, l'accent sera surtout mis sur la poursuite de la mise en œuvre des mesures pour améliorer la fiabilité et la régularité de l'exploitation. Diverses mesures d'amélioration

vertegenwoordigd. Tijdens het overleg met de gemeenten Schaarbeek en Evere zullen het tracé en de locatie van de metrostations besproken worden.

We zullen dus de grote lijnen van het tracé bepalen. In een latere fase beslissen we waar de metrostations komen.

De planning van de studies zal naar gelang van de behoefte worden aangepast.

De administratie heeft kennis genomen van het persbericht van ARAU dat gekant is tegen een metro. Er staan dingen in die kloppen, maar blijkbaar waren de auteurs van het artikel niet op de hoogte van alle analyses die in de studie aan bod komen.

Tramlijn 55 wordt geenszins bedreigd. Aangezien er voor het eerste tracé van de metro wordt gekozen, komt er immers efficiënter openbaar vervoer. Het is mogelijk om de frequentie van tramlijn 55 buiten de spitsuren nog op te drijven.

De betrouwbaarheid en de regelmaat van de tramlijn tijdens de spitsuren moeten verbeteren. Dat kan onder meer met het Vicomprogramma en door verkeersagenten in te zetten op drukke kruispunten.

De MIVB zal de frequentie van de tramlijn zo veel mogelijk opvoeren.

In het tweede deel van de studie zal er aandacht worden besteed aan bovengrondse werken en de reorganisatie van het bovengronds openbaar vervoer.

Naar gelang van de resultaten van de analyses kan worden overwogen om tramlijn 55 gedeeltelijk of volledig te behouden.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, de bevoegde diensten zullen uiteraard aandacht besteden aan eventuele historische vondsten in de ondergrond. Dat maakt ook deel uit van de studies. Er is geen archeologisch vooronderzoek gepland. We hebben niet dezelfde wetgeving als Rome, waar men op voorhand weet dat de kans dat men op een archeologische site stuit, groot is. We volgen uiteraard de wetgeving die bij ons van kracht is.

de la régularité pourraient notamment être renforcées via le programme VICOM et la présence policière aux carrefours conflictuels via des contrats de mobilité.

La STIB veillera en outre à augmenter les fréquences de passage au maximum de ce que l'infrastructure de surface permet de faire.

En outre, la tranche 2 du marché étudiera plus en détail les aménagements à prévoir en surface et la réorganisation des lignes de surface du transport en commun.

Suivant ces analyses, le choix de maintenir en tout ou en partie le tracé du 55 pourrait être envisagé.

(poursuivant en néerlandais)

Les services compétents seront attentifs à d'éventuelles découvertes historiques, Mme Maes. Dans ce domaine, nous suivons la législation en vigueur dans notre pays, qui ne nous impose pas d'effectuer des examens archéologiques préliminaires.

Le projet de métro ne peut certes pas porter préjudice au réseau de transport public de surface. Le contrat de gestion avec la STIB est attentif au maintien de l'équilibre entre les deux réseaux.

Il est effectivement question d'une ligne de métro vers le nord de Bruxelles, mais aussi d'importants projets d'infrastructure comme l'adaptation du tunnel Arts-Loi. Les chantiers seront soumis aux précautions d'usage, pour éviter de perturber les transports en commun de surface.

Le projet de tunnel Arts-Loi est un maillon important de l'extension du métro vers le sud de la Région.

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

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, il y a peu de temps, je regardais un documentaire consacré aux lobbys dans lequel un journaliste du très sérieux Monde diplomatique soulignait que pas un seul métro ne se faisait sans qu'interviennent des acteurs privés pour renforcer ce type de choix. Il est extrêmement important de partir sur de bonnes bases pour lancer ce type de projet.

Het is zeker niet de bedoeling dat dit metroproject ten koste zou gaan van het bovengronds openbaar vervoer. Zodra het beheercontract met de MIVB door de regering is goedgekeurd, zal het duidelijk zijn dat er heel wat projecten van bovengronds openbaar vervoer gepland zijn. Het is dus een en-en-verhaal.

In het voorliggende beheercontract van de MIVB wordt uiteraard gesproken over de metro naar het noorden van Brussel, maar ook over een aantal ingrijpende infrastructuurprojecten, onder meer de aanpassing van de tunnel Kunstwet. De werkzaamheden zullen met de nodige voorzorgsmaatregelen uitgevoerd worden om te vermijden dat ze het bovengronds openbaar vervoer verstoren.

Het project van de tunnel Kunstwet is een belangrijke schakel die de metro naar het zuiden mogelijk moet maken. De metro wordt eerst tot aan het Albertstation doorgetrokken en nadien naar het zuiden. In het voorliggende beheercontract is opgenomen dat er met de studie van de metro-uitbreiding naar het zuiden kan worden gestart.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *In een documentaire over lobbying, benadrukte een journalist van Le Monde diplomatique dat geen enkele metrolijn er komt, zonder dat de privésector daarvoor gelobbyd heeft. Het is uitermate belangrijk dat dit project berust op de juiste uitgangspunten.*

Je suis extrêmement déçue que vous me confirmiez que le bureau en charge de l'étude de faisabilité soit désigné pour la suite des opérations. Cela n'instaure absolument pas un climat de confiance. Si l'étude de faisabilité, impartiale et sans intérêt futur, peut tout aussi bien conclure en faveur qu'en défaveur du projet futur, à partir du moment où les conclusions de cette étude sont conditionnelles de la suite d'un marché qui vaut des dizaines de millions d'euros, cela va être difficile que de croire tout s'est passé de façon impartiale. Il s'agit d'un très mauvais départ en ce qui concerne la confiance dans la suite des opérations.

Mme la ministre, j'espère que vous nous transmettez cette étude de faisabilité. La transparence est plus que de mise dans le cas présent, comme je viens de vous le dire. Le débat est d'ores et déjà lancé, la polémique existe et nous voudrions nous faire notre propre opinion sur cette étude, son contenu et son impartialité.

Je suis impatiente de recevoir les réponses à mes questions écrites relatives aux coûts contenus ou non dans l'étude. J'imagine qu'il y aura de petits réaménagements de l'axe Nord-Midi, qui seront également nécessaires pour que le métro poursuive sa route, à moins que vous nous annonciez qu'il y aura une grande rupture de charge à la station gare du Nord.

Vous n'avez pas répondu à une question précise concernant la profondeur des stations. Je vous avoue que cela m'intéresse beaucoup. Le débat est loin d'être clos. Je suis impatiente de pouvoir découvrir de mes yeux l'étude de faisabilité. J'espère que la transparence et la confiance pourront être un peu plus solides pour la suite des opérations.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette carte a été copiée, puis distribuée. Il ne s'agit pas d'un document formel faisant partie de l'étude, mais d'une simple illustration.

M. le président.- J'ai vu un commissaire qui prenait cette carte en photo.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je l'ai également remarqué et je n'y vois pas

Het stelt mij teleur dat het consortium dat de haalbaarheidsstudie maakt, ook de werken zal uitvoeren. Aangezien dit project tientallen miljoenen euro's waard is, is het moeilijk te geloven dat het onpartijdig kon beslissen of het project al dan niet haalbaar was. Deze werkwijze ondermijnt het vertrouwen in dit project.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u ons de studie zult bezorgen, want in dit geval is transparantie meer dan ooit noodzakelijk. Wij willen onze eigen mening kunnen vormen over de studie.

Ik wacht op uw antwoord op mijn schriftelijke vragen over de kosten die al dan niet in de studie zijn opgenomen. Ik neem bijvoorbeeld aan dat er kleine aanpassingswerken nodig zullen zijn aan de Noord-Zuidverbinding.

U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over de diepte van de stations. Kortom, het debat is nog niet gesloten en ik hoop dat er meer transparantie komt in de volgende fasen van het project, zodat het vertrouwen enigszins kan terugkeren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De kaart die werd uitgedeeld, maakt geen formeel deel uit van de studie, maar is slechts een illustratie.*

De voorzitter *(in het Frans).*- *Ik heb een commissielid een foto zien nemen van de kaart.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dat is geen probleem, zolang iedereen er*

d'inconvénient. Cependant, j'insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un document issu de l'étude. Ce dessin, qui n'a pas été réalisé par les ingénieurs auteurs de l'étude, n'a d'autre ambition que celui d'illustrer simplement mon propos.

Il n'a donc rien d'officiel.

(Colloques)

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

Mme Cécile Jodogne.- Vous nous avez communiqué les différentes étapes de l'étude, comme en décembre 2010, mais toujours sans inclure les délais de décision entre les phases. Depuis septembre 2012, six mois se sont écoulés. Vous n'avez pas non plus précisé dans quel délai le gouvernement allait se prononcer. Est-ce déjà sur la table ? Espérez-vous pouvoir le faire avant les vacances de Pâques ?

Vous n'avez pas non plus osé donner ou confirmer une date pour une première exploitation. L'étude parle de 2023, ce qui est déjà plus tard que ce que vous aviez annoncé.

Nous sommes toutefois rassurés sur les disponibilités financières pour mener les études jusqu'au suivi, et même jusqu'à la réception provisoire. La Belgique est connue pour le sérieux de ses ingénieurs. Par ailleurs, avec l'expérience de la jonction Nord-Midi, tous les Bruxellois savent qu'il y a beaucoup d'eau dans le sous-sol de la ville et que ce point particulier doit être étudié lorsqu'on construit un métro.

Heureusement, on connaît très bien les endroits où il y a eu des implantations au Moyen Âge. À 38 mètres de profondeur, on risque assez peu de tomber sur des ruines romaines ou autres. Ce qui m'inquiète beaucoup plus, c'est la localisation des stations et de leurs accès dans le tissu urbain d'aujourd'hui.

On reviendra sur les investissements nécessaires pour réaliser ce métro. Vous avez déjà annoncé que ce serait un peu plus établi dans le cadre du contrat de gestion. Je reviens quand même sur cette idée de partenariat public-privé pour certains types d'investissements. On ne pourra pas beaucoup en sortir.

rekening mee houdt dat dit geen officieel document is.

(Samenspraak)

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *U hebt de verschillende fasen van de studie opgesomd, maar niet precies aangegeven hoe lang de beslissingstermijn van elke fase is. We zijn al zes maanden na september 2012. Wanneer zal de regering zich uitspreken?*

U durft ook geen datum te geven voor de exploitatie. De studie spreekt over 2023. Dat is al later dan oorspronkelijk gepland.

Het stemt ons wel tevreden dat er voldoende financiële middelen zijn om de studie helemaal uit te voeren. België staat bekend voor zijn betrouwbare ingenieurs. De ervaringen met de Noord-Zuidverbinding hebben de Brusselaars ook heel wat geleerd over de ondergrond.

Op 38 meter diep is het risico klein om op een Romeinse of andere ruïne te stoten. Wat mij meer zorgen baart, is de locatie van de stations.

U zegt dat het beheercontract meer details zal bevatten over de investeringen om deze metrolijn te realiseren. Publiek-private samenwerking kan voor bepaalde investeringen een goed idee zijn. Voor dit project ligt dat moeilijker.

Uiteraard moeten de verschillende openbaarvervoermiddelen elkaar aanvullen en moeten we steeds het globale plaatje van metro, tram, bus en GEN voor ogen hebben.

Ik ben dan ook blij dat tram 55 blijft en dat een deel van Schaarbeek beter bediend zal worden. Dat is ook een extra argument om het tracé van de metro wat meer naar het oosten en dus wat verder van lijn 55 te leggen.

Ik dank de heer Doyen voor zijn opmerkingen over de motie die de gemeenteraad van Schaarbeek

La complémentarité des transports publics est une évidence et une porte ouverte. Personne ici n'osera prétendre que c'est l'un ou l'autre. Il est évident qu'il faut toujours envisager globalement les moyens de transport : tram, bus, RER. Des priorités concrètes sont nécessaires.

Je suis rassurée d'entendre que cette complémentarité sera effective, puisqu'il s'agit de maintenir le tram 55 et qu'il y aura une amélioration de la desserte générale sur cette partie de Schaerbeek. Cela justifie d'autant plus l'étude, dans la phase 2, d'un tracé légèrement plus à l'est et s'éloignant un peu de la ligne actuelle du 55, pour couvrir un peu plus les quartiers autour de la chaussée de Haecht : place Colignon, avenue Louis Bertrand, etc. Cela vaut la peine d'envisager cette possibilité.

Je remercie M. Doyen d'avoir dit ce que je ne souhaitais pas exprimer sur la motion qui, nous l'espérons, sera votée lors de la prochaine séance du conseil communal. Elle prône une étude complémentaire et l'association des autres communes concernées, dont Evere.

Nous attendons avec impatience la décision du gouvernement pour le lancement de cette seconde phase, ainsi que les invitations aux prochaines réunions.

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

M. Hervé Doyen.- Je prends acte de ces réponses, mais je demeure dubitatif sur deux ou trois points.

Premièrement - et cela reste un point de droit à mes yeux -, pouvez-vous me confirmer qu'un bureau d'études désigné par un pouvoir public pour une étude de faisabilité, peut aussi être désigné à l'avance ou par après en ce qui concerne le marché de travaux ?

Mme Cécile Jodogne.- Le bureau ne fait que les études, mais jusqu'au bout, comme nous l'avons précisé.

(Remarques)

M. Hervé Doyen.- Ils peuvent donc concourir à nouveau...

Mme Cécile Jodogne.- Non, c'est déjà attribué ! Le

hopelijk zal goedkeuren tijdens haar volgende vergadering. Deze motie vraagt een bijkomende studie waarbij de andere betrokken gemeenten, waaronder Evere, gehoord worden.

Wij wachten vol ongeduld op de beslissing van de regering, zodat de tweede fase van de studie van start kan gaan.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Klopt het dat een adviesbureau dat door de overheid is aangewezen voor een haalbaarheidsstudie, nadien kan meedingen voor de opdracht voor aanneming van werken?*

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Het bureau voert enkel de studies uit, maar wel tot op het einde.*

(Opmerkingen)

De heer Hervé Doyen *(in het Frans).*- *Ze kunnen dus opnieuw meedingen?*

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Neen.*

marché a été global d'un coup !

M. Hervé Doyen.- J'essaye de comprendre. Cela m'amène à un autre point, la question du tram 9. Il ne s'agit que de questions et non de pièges, je ne suis pas malicieux !

Concernant le tram 9, nous avons suggéré à la Région - il ne s'agit en effet pas d'une obligation reprise dans le Cobat - d'entreprendre une étude d'impact.

L'intérêt de l'étude d'incidence réside dans son côté transparent d'une part et, d'autre part, dans la possibilité qu'elle offre de confronter des scénarios concernant la STIB, les trams, les bus, le métro, le nombre de voyageurs,...

Une série d'hypothèses sont ainsi soumises à l'enquête publique à laquelle tous les partenaires peuvent participer car elle soumet les scénarios et la méthodologie à la sagacité de ces derniers.

Une fois la méthodologie acceptée via une enquête publique, l'étude d'incidence a lieu et les conclusions de celle-ci sont ensuite soumises à une nouvelle enquête publique.

Il s'agit d'un exercice de démocratie d'une part, d'un exercice pour le bureau d'études d'autre part - il s'agissait de Tractebel à l'époque - dont la mission consistait uniquement à donner une crédibilité à la démarche.

Celle-ci est ici quelque peu mise à mal. Lorsque l'on sait que, en termes de construction, la proportion entre un kilomètre de ligne de tram et un kilomètre de métro est de 1/7, 1/8 ou 1/9, les enjeux financiers sont clairement identifiés. Il y a une véritable différence d'échelle entre un milliard d'euros et 150 millions !

Je ne suis pas dans la même dynamique que l'ARAU sur cette question, je ne suis pas "anti-métro", "pro-tram" ou romantiquement attaché aux transports qui circulent en surface. La question n'est pas là.

La question est plutôt de savoir comment faire pour ne pas arriver à des aberrations : des quartiers de la ville comme Uccle qui auraient dû à l'époque faire l'objet d'une construction de métro, le fait que le

Het ging om een globale opdracht die in één keer werd toegewezen!

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Wat tram 9 betreft, hadden wij het gewest aanbevolen om een effectenstudie uit te voeren, ook al is dat niet verplicht volgens het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening.*

Een effectenstudie zou de transparantie verhogen en het mogelijk maken verschillende scenario's met elkaar te vergelijken (tram, bus, metro). Voor deze studie is ook een openbaar onderzoek vereist, zodat iedereen inspraak krijgt over de verschillende scenario's en de methodologie.

Dit zou de democratie en de geloofwaardigheid van het project ten goede komen. Het verschil in kostprijs tussen een kilometer tramlijn en een kilometer metrolijn bedraagt 1/7, 1/8 of 1/9. De rekensom is snel gemaakt. Er is een groot verschil tussen 1 miljard euro en 150 miljoen euro!

Ik heb geen voorkeur voor een metro of een tram, maar wij moeten ongerijmdheden vermijden. Het is jammer dat bepaalde wijken zoals Ukkel niet over een metro beschikken en dat op andere plaatsen een metro rijdt waar makkelijk een tram had kunnen rijden.

(Samenspraak)

métro aille à certains endroits où aurait très bien pu arriver le tram,...

(Colloques)

M. Hervé Doyen.- Pourquoi n'a-t-on pas privilégié cette piste de l'étude d'incidence ? Elle aurait permis le même travail sur un mode peut être davantage participatif, transparent

M. le président.- Je vous rappelle qu'il s'agit de répliques, et je vous demanderai donc de ne pas vous éterniser.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Si on suivait votre suggestion, on entrerait dans un débat de principe. Proposer à la population de choisir parmi cinq options risque de retarder encore davantage le dossier. Notre intention est de réaliser ce nouvel axe de métro. Le projet présenté à la population sera réalisé en bonne concertation avec les communes concernées. La population aura évidemment son mot à dire, mais il faut lui proposer un projet concret.

En ce qui concerne le consortium, il est en effet chargé de l'étude de faisabilité et de l'élaboration du projet de métro, mais en aucun cas des travaux. Je ne voudrais pas qu'il y ait confusion à ce niveau.

Lorsque nous serons prêts, nous lancerons un marché public européen pour la réalisation de ces travaux.

Mme Céline Delforge.- Mais c'est le consortium qui élabore les plans.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Oui, évidemment.

Mme Cécile Jodogne.- Le canevas est le même que pour un architecte. Il élabore le projet, établit les plans et effectue le suivi du chantier. Sauf que dans ce cas, au préalable, il y a une étude de faisabilité qui doit être la moins contestable possible. C'est pour cette raison que l'on aurait dû scinder l'étude de faisabilité et l'élaboration du projet.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Confier

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Waarom hebt u niet gekozen voor een effectenstudie, die hetzelfde werk mogelijk maakt, maar met meer transparantie en participatie?*

De voorzitter.- Dit is een repliek. Gelieve het dus kort te houden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Als we de bevolking laten kiezen tussen vijf opties, dan zou het project nog veel meer vertraging oplopen. Wij willen de metrolijn realiseren in overleg met de gemeenten. De bevolking zal haar zegje krijgen over een concreet project.*

Het consortium dat de haalbaarheidsstudie maakt, zal ook het metroproject uitwerken, maar zal de werken niet uitvoeren. Daarvoor wordt een Europese openbare aanbesteding uitgeschreven.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het consortium werkt wel de plannen uit.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Uiteraard.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Om betwisting te vermijden was het beter geweest om de haalbaarheidsstudie en de uitwerking van het project te scheiden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het

l'étude de faisabilité et la réalisation au même consortium est aussi une façon de le responsabiliser.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION 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 "les objectifs de la STIB en matière de véhicules propres".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Le contrat de gestion de la STIB et le Plan Iris 2 optent résolument pour une stratégie de bus respectueux de l'environnement.*

Par ailleurs, la vision "bus 2020" recommande l'utilisation du diester et du gaz naturel et, à terme, celle du biogaz. Elle exclut les bus hybrides en raison de leur surcoût, et les bus diesel en raison de leurs émissions de particules fines.

Combien de bus la STIB a-t-elle achetés ces dernières années ? De quels bus s'agit-il ? Comment le plan véhicules propres est-il mis en œuvre ?

Quelles mesures ont-elles été prises au niveau des filtres à particules et des normes Euro ? Expérimente-t-on le biométhane et le biodiesel ? Qu'en est-il du remplacement de 70 bus par des bus GNV (gaz naturel véhicules) ?

Quels sont, à cet égard, les objectifs du nouveau contrat de gestion ?

Frans).- *Beide aan hetzelfde consortium toevertrouwen, is ook een manier om hen te responsabiliseren.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de doelstellingen voor propere voertuigen voor de MIVB".

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

De heer Jef Van Damme.- Deze regering heeft zich in het verleden altijd voorgesteld als een duurzame regering die veel groene projecten wil doorvoeren. Ik hoor dat nu iets minder. Het duurzame aspect lijkt wat op de achtergrond te raken.

In het beheerscontract van de MIVB en het Iris 2-plan wordt duidelijk gekozen voor een strategie van milieuvriendelijke bussen. De overheid heeft een belangrijke voorbeeldrol te vervullen met betrekking tot de bescherming van het leefmilieu. Zowel de CO₂-uitstoot als de uitstoot van fijn stof vormen in de stad grote problemen die de algemene leefbaarheid aantasten. Het verkeer is daarbij de grootste boosdoener.

In Brussel rijden heel wat bussen rond. Het onderzoek "bus 2020" raadt daarom aan om te kiezen voor diester en aardgas en op termijn zelfs voor biogas. Hybride bussen worden uitgesloten wegens de meerkost en dieselbussen vanwege de grote uitstoot van fijn stof.

Hoeveel bussen heeft de MIVB de voorbije jaren aangekocht? Over welke bussen gaat het? Op welke manier is uitvoering gegeven aan het schonevoertuigenplan?

Wat is er gebeurd rond roetfilters en de EURO-normen? Wordt er geëxperimenteerd met

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le gouvernement bruxellois s'était engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 30% en 2025 par rapport à 1990. Pour atteindre cet objectif et améliorer la qualité de l'air tout en réduisant la pollution urbaine, plusieurs stratégies peuvent être appliquées. L'une d'elles consiste en l'acquisition de nouveaux bus par la STIB.

Or, le choix de ces bus est source de désaccords et semble diviser la majorité, comme le relate la presse : un membre du conseil d'administration de la STIB annonce l'achat de 152 bus hybrides, un autre défend l'option des bus au gaz, d'autres évoquent des bus électriques testés pendant les mois de décembre et janvier. Loin de cette cacophonie, l'usager, quant à lui, souhaite simplement être mieux transporté dans une ville moins polluée.

Les essais menés par la STIB sur des bus électriques ont-ils été concluants ?

Combien de bus au diesel et au gaz ont-ils été commandés ?

La STIB a-t-elle établi une comparaison des coûts entre les différentes options ?

À combien s'élèveraient les surcoûts liés à l'achat de bus au gaz ?

Dans les années 90, l'emploi de bus au gaz se limitait aux trajets courts. Les bus au gaz qui seront éventuellement commandés pourront-ils parcourir des distances plus longues ?

Avez-vous comparé le coût d'exploitation au kilomètre des bus au gaz par rapport aux autres alternatives ? Quelle serait l'option la plus économique ?

biomethaan en biodiesel? Hoe zit het met de vervanging van 70 bussen door CNG-bussen?

Welke doelstellingen bevat het nieuwe beheerscontract op dat vlak?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Het was de doelstelling van de regering om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2025 met 30% terug te dringen in vergelijking met 1990. Er zijn meerdere maatregelen mogelijk om die doelstelling te halen, zoals milieuvriendelijke bussen.*

De meerderheid is echter verdeeld over de aankoop van nieuwe bussen. Een lid van de raad van bestuur kondigde aan dat er 152 hybride bussen zouden worden gekocht, een ander is voorstander van bussen met gasmotoren, nog anderen zien eerder heil in elektrische bussen. Het zal de passagiers worst wezen: zij willen efficiënt openbaar vervoer in een minder vervuilde stad.

Welke resultaten leverden de tests van de MIVB met elektrische bussen op?

Hoeveel bussen met diesel- en gasmotoren werden besteld?

Heeft de MIVB de kostprijs van de verschillende opties vergeleken?

In de jaren negentig werden bussen met gasmotoren enkel gebruikt voor korte trajecten. Zijn de moderne exemplaren geschikt voor langere trajecten?

Hebt u de exploitatiekosten van bussen met gasmotoren vergeleken met andere opties? Wat is de goedkoopste optie?

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- On peut lire sur le site de la STIB qu'un marché public est en cours pour la livraison de 172 bus au diesel. Cette situation est vraiment regrettable quand on sait que la nocivité des particules fines émises par les moteurs diesel est désormais établie par l'OMS.

Par ailleurs, l'achat de 163 bus au gaz est actuellement en préparation pour une mise en service en 2016. Confirmez-vous cet achat ?

Étant donné que la STIB et le gouvernement ont souvent répété qu'il s'agirait de tenir compte des coûts, a-t-on programmé ces coûts ? À combien s'élève-t-ils ? Est-ce qu'un dépôt en particulier ou plusieurs ont été choisis pour le ravitaillement en gaz de ces bus ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je dois vous contredire, M. Van Damme. Le gouvernement garde des objectifs ambitieux sur le plan de l'amélioration de la qualité de l'air, comme la diminution du trafic automobile et des émissions de particules fines de 20%.*

Il est évident que la STIB a un rôle à jouer dans cette problématique. La réponse à la question orale de Mme d'Ursel de février 2012 à laquelle vous vous référez comporte de nombreuses informations à ce propos.

Tous les membres de cette commission reconnaîtront que la STIB s'engage fermement dans le durable. Ainsi, les trams et les métros roulent entièrement à l'électricité verte depuis le début de cette année et la STIB est en pointe dans le projet 'Ticket to Kyoto', une initiative européenne qui a permis l'aménagement d'une installation de cogénération au dépôt Delta.

Nous ne devons toutefois pas exagérer : les bus de la STIB ne contribuent que de façon très marginale à la mauvaise qualité de l'air dans la Région. Cela ne veut cependant pas dire qu'aucune attention n'y est accordée.

Il y a des années que presque tous les plus anciens

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Op de website van de MIVB staat dat er een openbare aanbesteding loopt voor 172 bussen met dieselmotoren. Dat valt te betreuren, omdat dieselbussen veel fijn stof uitstoten.*

Overigens wordt de aankoop van 163 bussen met gasmotoren voorbereid. Tegen 2016 zouden die worden ingezet. Kunt u dat bevestigen?

De MIVB en de regering verklaarden al meermaals dat er rekening moet worden gehouden met de kostprijs. Werd die ingecalculeerd? Over welke bedragen gaat het? Werd al beslist in welke remises de gastanks van de bussen worden gevuld?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik moet u tegenspreken, mijnheer Van Damme. De voltallige regering blijft nog altijd ambitieus haar doelstellingen inzake de verbetering van de luchtkwaliteit verdedigen en uitvoeren. Het autoverkeer en de uitstoot van fijn stof met 20% verminderen vormen daar een goed voorbeeld van.

Dat de MIVB in deze problematiek een rol heeft te spelen, ligt voor de hand. U verwijst zelf naar mijn antwoord op de mondelinge vraag van mevrouw d'Ursel in februari 2012. Daarin is veel informatie over dit thema terug te vinden.

Iedereen in deze commissie moet erkennen dat de MIVB sterk inzet op duurzaamheid. Zo rijden de tram en metro, die toch 75% van alle MIVB-klanten vervoeren, sinds het begin van dit jaar volledig op groene stroom en neemt de MIVB het voortouw in het project 'Ticket to Kyoto'. Dat is een Europees project waarmee de CO²-uitstoot van het openbaar vervoer wordt teruggedrongen en dat al mee heeft geleid tot de recente installatie van een warmtekrachtkoppelinginstallatie in de stelplaats Delta.

We moeten de rol van de MIVB op het vlak van de luchtkwaliteit ook niet overdrijven. De bussen van de MIVB dragen slechts heel marginaal bij tot de

bus de la STIB sont équipés d'un filtre à particules. Les nouveaux bus répondent tous à la norme EURO4, 5 ou EEV, les normes les plus strictes en vigueur au moment de leur achat. Je vous donnerai plus de détails dans ma réponse à votre question écrite.

L'achat de bus au gaz naturel est à l'étude à la STIB. Une production locale de biométhane pourrait en découler, mais la STIB ne pourrait la réaliser elle-même. La Région doit prendre position à ce propos.

En ce qui concerne le biodiesel, les bus de la STIB consomment 7% de biodiesel. Bien que la STIB ait ajouté un critère relatif au pourcentage de diester autorisé par les constructeurs dans l'adjudication en cours pour l'achat de 172 bus au diesel, il appert malheureusement que ce pourcentage n'a pas augmenté depuis les derniers achats.

Outre l'achat imminent de ces bus, la STIB prévoit d'acheter environ 163 bus ne roulant pas au diesel en 2015.

La décision n'est pas encore prise, mais il devrait s'agir de bus roulant au gaz. Ces véhicules remplaceront les 185 bus les plus anciens. La STIB n'achètera plus de bus au diesel après 2013. Les bus roulant au gaz restent aujourd'hui l'alternative la plus réaliste à court terme.

(poursuivant en français)

Rien n'a encore été décidé. La STIB continue à suivre de près l'évolution technologique au niveau des bus hybrides, des bus complètement électriques - un projet pilote de bus électrique est en cours - et de toutes les autres alternatives possibles.

Un groupe de travail regroupant des spécialistes de la STIB et des personnes extérieures réfléchit en ce moment à la stratégie à long terme pour la flotte de bus. Ses premières conclusions devraient être disponibles prochainement.

(poursuivant en néerlandais)

Le nouveau contrat de gestion n'est pas encore finalisé. Il comporte bien entendu un passage sur la qualité de l'air et le matériel roulant, qui indique que la STIB passera du diesel à des technologies alternatives.

slechte luchtkwaliteit in het gewest. Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht aan geschonken wordt, integendeel.

Zo werden jaren geleden al nagenoeg alle oudere bussen van de MIVB met een roetfilter uitgerust. De nieuwere bussen hebben allemaal de norm EURO4, 5 of EEV. Toen over deze aankoop werd beslist, is steeds voor de strengst geldende normen gekozen. Op uw schriftelijke vraag zal ik in mijn antwoord meer details geven.

Wat biomethanisatie betreft, bestudeert de MIVB de aankoop van bussen die op aardgas rijden. Daaruit zou een lokale productie van biogas kunnen voortvloeien, iets wat de MIVB als voordeel beschouwt. Door de lokale productie vermindert immers de milieu-impact. De productie van biogas is uiteraard niet iets wat de MIVB zelf kan bewerkstelligen. Het gewest moet daarover een standpunt innemen.

Wat biodiesel betreft, is het nu al zo dat de bussen van de MIVB voor 7% biodiesel gebruiken. Als vervoersmaatschappij heeft de MIVB echter weinig impact op het maximale percentage dat de constructeur toelaat te gebruiken. Daarom heeft de MIVB in de aanbesteding die momenteel voor de aankoop van ongeveer 172 dieselbussen loopt, een criterium toegevoegd over het percentage Diester dat de constructeur toelaat te gebruiken.

Helaas moet de MIVB momenteel vaststellen dat dit percentage laag blijft en ook niet is toegenomen in vergelijking met vorige aankopen.

Naast de nakende aankoop van ongeveer 172 dieselbussen, plant de MIVB in 2015 ook de aankoop van ongeveer 163 non diesel bussen.

De beslissing is nog niet genomen. Het zouden gasbussen kunnen worden. De aankoop is wel gepland. Die voertuigen zullen de 185 oudste bussen vervangen die in de periode 1995-1999 werden aangekocht. De MIVB zal na 2013 geen dieselbussen meer aankopen. Gasbussen blijven vandaag voorlopig het meest realistische alternatief op korte termijn.

(verder in het Frans)

De MIVB blijft de technologische evolutie van hybride bussen, elektrische bussen en andere

La STIB est résolument favorable à l'écomobilité.

alternatieven op de voet volgen. Er loopt trouwens een proefproject met elektrische bussen.

Een werkgroep met deskundigen van de MIVB buigt zich over een langetermijnstrategie voor de bussenvloot. Binnenkort zouden de eerste conclusies beschikbaar moeten zijn.

(verder in het Nederlands)

Over het nieuwe beheerscontract kan ik niet veel zeggen, aangezien het nog niet afgerond is. Er staat uiteraard wel een passage in over de luchtkwaliteit en het rollend materieel voor de bussen. Meer bepaald staat er in dat de MIVB van dieselbussen zal overstappen op alternatieve technologieën.

Het is dus duidelijk dat de MIVB open staat voor bussen met alternatieve aandrijfenergie en zeer milieubewust tracht te handelen op alle vlakken.

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

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Les anciens modèles de bus sont-ils également équipés d'un filtre à particules ?*

De heer Jef Van Damme.- U zegt dat alle bussen momenteel uitgerust zijn met een roetfilter. Geldt dat ook voor de oude bussen? U hebt dat al in 2010 aangekondigd.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *J'ai bien précisé que "presque tous" les anciens modèles en étaient équipés.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb 'quasi allemaal' gezegd. Ik moet nog navragen of de laatste bus ook een roetfilter heeft gekregen.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Combien de bus en sont-ils dépourvus ?*

De heer Jef Van Damme.- Spreken we over eenheden of tientallen? Er kunnen bij wijze van spreken nog drie bussen rondrijden zonder roetfilter, maar geen dertig meer.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Les nouveaux bus n'ont pas besoin de filtre à particules.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De nieuwe bussen hebben die roetfilter niet nodig.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Nous parlons ici des anciens modèles.*

De heer Jef Van Damme.- Dat weet ik, maar het gaat over de oude.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Presque tous les modèles de bus plus anciens sont équipés d'un filtre à particules.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Nagenoeg alle oudere bussen van de MIVB zijn uitgerust met een roetfilter.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Vous*

De heer Jef Van Damme.- U bevestigt dat er een

confirmez la commande de 172 bus diesel et l'appel d'offres pour 163 autres bus ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'adjudication est en cours pour les 172 bus diesel. La procédure pour les 163 autres bus n'a pas encore été entamée, car il faut encore préciser s'il s'agira ou non de bus au gaz.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *L'ambition de votre gouvernement étant de s'inscrire dans la durabilité, pourquoi commander autant de bus diesel, qui vont circuler pendant cinq à dix ans ? C'est une occasion manquée.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Il ne s'agit pas d'une occasion manquée. Nous n'avons pas le choix. La STIB manque de bus. Les anciens modèles encore en circulation doivent être remplacés d'urgence et la demande de transports publics ne cesse de croître.*

La STIB ne dispose pas des infrastructures suffisantes pour ouvrir de nouvelles lignes de bus ou pour augmenter les fréquences. Si elle achetait des bus au gaz, il lui faudrait des années pour s'équiper des infrastructures nécessaires au remplissage des réservoirs.

Les différentes options sont actuellement à l'étude. Le gouvernement a décidé de ne plus recourir à des bus diesel à long terme. Nous aurions tout aussi bien pu opter pour l'achat de bus hybrides, moins polluants en particules fines, mais qui fonctionnent également au diesel. Nous avons pris une option différente en renonçant à terme au diesel. Il s'agit

bestelling is geplaatst voor 172 dieselbussen en dat er een openbare oproep wordt gelanceerd voor 163 andere bussen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De aanbesteding voor de 172 dieselbussen is lopende. De 163 andere zijn geen dieselbussen. Die procedure is nog niet aan de gang want daar moet worden bepaald of het al dan niet gasbussen zullen zijn.

De heer Jef Van Damme.- De MIVB bestudeert verschillende zaken en heeft allerlei plannen. U gaat in het nieuwe beheerscontract inschrijven dat er geen dieselbussen meer worden aangekocht. U gaat na of er met bio-ethanol kan worden gewerkt op basis van zelf opgewekte energie. Deze regering wil zich profileren op duurzaamheid. Waarom beslist u dan nu al niet om 172 niet-dieselbussen aan te kopen?

U zegt dat u na 2013 geen dieselbussen meer gaat aankopen, maar u gaat inmiddels wel een enorm aantal dieselbussen bestellen. Die gaan nog vijf tot tien jaar op het net rondrijden. U had nu al kunnen beslissen om te kiezen voor 172 niet-dieselbussen. Ik begrijp dat niet.

De facto gaat u niet elk jaar honderd bussen moet aankopen, maar slechts om de vijf jaar. Dat is dus een gemiste kans.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dit is helemaal geen gemiste kans. We hebben geen andere keuze. Er is een tekort aan bussen. Er worden oudere bussen uit omloop genomen die dringend moeten worden vervangen en bovendien neemt de vraag naar openbaar vervoer toe. De MIVB is momenteel niet in staat om extra buslijnen in te voeren of de frequentie op te voeren bij gebrek aan bussen.

Het ontbreekt de MIVB aan de nodige installaties om nieuwe maatregelen te nemen. Stelt u zich voor dat er voor gasbussen wordt gekozen. Welnu, dan moet er een hele nieuwe installatie worden gebouwd om de tanks van die bussen te vullen. Het zou meerdere jaren tijd vergen om zoiets te realiseren. Momenteel worden de mogelijkheden bestudeerd.

De regering heeft beslist om op termijn niet langer gebruik te maken van dieselbussen. Dat is een zeer

d'une décision mûrement réfléchie.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Vous êtes en charge des travaux publics et de la mobilité depuis plus de trois ans. Il est regrettable que vous n'ayez pas opté plus tôt pour l'acquisition de bus hybrides ou roulant au gaz. Ils émettent nettement moins de particules fines que les bus conventionnels.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION 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 "le calendrier du réaménagement de la porte de Ninove".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Cela fait quatre ans que je vous interroge tous les six mois sur la porte de Ninove, et je continuerai à le faire.*

Alors que ce dossier était, politiquement parlant, prêt lors de votre entrée en fonction, il a à peine progressé depuis 3 ans et demi.

L'enquête publique s'est clôturée le 19 septembre 2011 et la commission de concertation a rendu un avis favorable assorti de conditions.

belangrijke beslissing. We hadden ook kunnen verkiezen om in de toekomst bijvoorbeeld gebruik te maken van hybride bussen, die zeer goed scoren inzake de uitstoot van fijn stof. Het probleem is echter dat die ook nog gebruik maken van diesel. Daarom hebben we een andere keuze gemaakt en stappen we op termijn volledig af van diesel. Het gaat dus om een weloverwogen beslissing.

De heer Jef Van Damme.- Mevrouw Grouwels, u bent al ruim drie jaar minister van openbare werken en mobiliteit. Ik begrijp best dat u de zaken niet van vandaag op morgen kunt veranderen, maar als u de mogelijkheid om gasbussen te kopen had willen bestuderen, had u dat drie jaar geleden al kunnen doen. Nu is het natuurlijk te laat om nog een oplossing te vinden. Het is echter duidelijk dat u drie jaar geleden niet hebt beslist om over te schakelen op gasbussen of hybride bussen. Dat vind ik erg jammer. Hybride bussen stoten weliswaar nog steeds fijn stof uit, maar veel minder dan conventionele bussen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE 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.- Mevrouw de minister, Ik heb de afgelopen vier jaar om de zes maanden een vraag gesteld over de Ninoofsepoort en ik zal dat blijven doen. Op een goed jaar van de verkiezingen, is dit voor u een gemiste kans. Het plan voor de heraanleg was politiek gezien klaar bij uw aantreden als minister. U had daar veel mee kunnen doen: u had het nieuwe park kunnen openen, enzovoort.

Jammer genoeg is er de voorbije drie en een half

Depuis, le projet est en berne. Les trois communes concernées, Bruxelles-Ville, Molenbeek et Anderlecht, ont rendu leur avis et sont en phase sur ce dossier. Je vous sens également favorable à un compromis.

Aucun obstacle politique ou technique ne peut expliquer ce retard.

Pourquoi le projet ne se concrétise-t-il pas et que comptez-vous faire ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *L'avis de la commission de concertation était favorable, mais les conditions qu'elle avait formulées impliquaient des modifications. Ne faudrait-il pas présenter les plans modifiés à la population ?*

En outre, il existait peu d'informations sur le type de logements et les fonctions futures du terrain. Le bureau d'études Xaveer de Geyter avait été chargé de se pencher sur la question. Son étude est-elle achevée ? Quel est le calendrier ?

Il est étrange de prendre des décisions à propos des infrastructures routières alors que la destination du terrain n'est pas encore claire. Il serait plus sensé

jaar weinig gebeurd. Eerst heeft het anderhalf jaar geduurd voor er een openbaar onderzoek gehouden werd. Dit onderzoek werd afgesloten op 19 september 2011 en de overlegcommissie gaf een positief advies met opmerkingen.

Nu zijn we opnieuw anderhalf jaar verder en opnieuw is er in die tijd niets gebeurd. Er is zelfs geen definitieve stedenbouwkundige vergunning. Het dossier ligt dus zo goed als stil en het is niet duidelijk waarom.

De drie betrokken gemeenten, Brussel-Stad, Molenbeek en Anderlecht, hebben hun advies gegeven en zitten op één lijn. Ik heb ook sterk de indruk dat u bereid bent tot een compromis. Ik begrijp dus niet goed waarom de zaken niet opschieten.

U spreekt altijd over technische problemen, maar er is geen probleem dat kan worden aangewezen als duidelijke reden voor de vertraging. U kunt wel zeggen dat dit een Beliris-project is en dat mevrouw Onkelinx dus bevoegd is, maar u bent toch de Brusselse minister van Openbare Werken, u zit mee in het begeleidingscomité en u bent ook diegene die erop aangesproken wordt wanneer het fout gaat.

Ik begrijp het probleem niet. Er is geen politiek obstakel en ik kan mij ook niet voorstellen dat er een technisch obstakel is. Waarom komt er geen schot in de zaak en wat zult u daaraan doen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het advies van de overlegcommissie was destijds gunstig, maar ze formuleerde wel een heleboel voorwaarden, waardoor een aantal aanpassingen nodig waren. Als er een voorstel van aanpassing komt, zou het dan niet beter zijn om de aangepaste plannen opnieuw voor te stellen aan de bevolking?

Het gaat immers om een zeer belangrijke plek. De Ninoofsepoort was een van de vijf poorten van de oude middeleeuwse stadswal. Ook voor de openbaarheid van bestuur zou het beter zijn om de bevolking opnieuw bij de zaken te betrekken.

Een andere bezwaar bestond erin dat er weinig

d'attendre de la connaître.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je vais répondre à votre question, mais je vous avais déjà conseillé par le passé de vous adresser à mon collègue pour ce qui concerne les procédures de permis d'urbanisme.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Je l'ai interpellé ce matin.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je suis curieuse d'entendre sa réponse.*

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Vous voyez le ministre-président chaque semaine, mais vous me demandez de réfléchir avec lui à ce que vous pouvez entreprendre !*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *La procédure relative au permis d'urbanisme est toujours en cours. Habituellement, dès réception de l'avis de la commission de concertation et de celui du collège communal, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) soit délivre le permis, soit demande des plans modifiés (procédure article 191 du Code bruxellois d'aménagement du territoire (COBAT)).*

informatie werd verstrekt over het soort woningen en de andere functies waarvoor het terrein zou worden gebruikt. Ik geloof dat het studiebureau van Xaveer de Geyter de opdracht heeft gekregen om zich over de kwestie te buigen.

Weet u of het onderzoek al is afgerond? Kunt u de planning toelichten?

Ik vind het vreemd om al over wegeninfrastructuur te beslissen als het nog niet duidelijk is wat er met het terrein gaat gebeuren. Ik heb bijvoorbeeld al geruchten gehoord dat er een museum zou komen. Mij lijkt het zinvoller om de definitieve bestemming af te wachten.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wil gerust antwoorden op uw vraag in verband met de heraanleg van de Ninoofsepoort, maar ik had u vorige keer reeds aangeraden om u te wenden tot mijn collega die verantwoordelijk is voor de procedures met betrekking tot de stedenbouwkundige vergunningen. Ik neem aan dat u dat nog altijd niet hebt gedaan.

De heer Jef Van Damme.- Ik heb hem hierover vanochtend geïnterpelleerd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben bijzonder benieuwd naar dat antwoord.

De heer Jef Van Damme.- U ziet de minister-president elke week, maar u vraagt mij om met de minister-president te overleggen wat u kunt doen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De procedure aangaande de stedenbouwkundige vergunning is nog altijd aan de gang. De gewone gang van zaken is dat het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), na ontvangst van het advies van de overlegcommissie en het advies van het gemeentecollege, ofwel de vergunning aflevert ofwel gewijzigde plannen vraagt. Het betreft de procedure artikel 191 van het Brusselse Wetboek voor Ruimtelijke Ordening (BWRO).

À ce jour, l'AATL n'a pas encore entrepris d'action, mais annonce qu'elle fera très prochainement application de l'article 191. Les plans n'ont pas encore été adaptés aux remarques de la commission de concertation. Ceux-ci ne peuvent l'être que sur la base d'une demande de l'AATL ou à l'initiative du demandeur, à savoir Beliris. Or, Beliris ne souhaite pas demander à son bureau d'études d'entamer ce travail sans article 191, pour éviter tout double emploi.

Je n'ai par ailleurs pas connaissance des modifications effectives qui seront demandées par l'AATL. Il appartiendra à Beliris de déterminer son attitude, qui dépendra sans doute de l'importance des modifications.

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

Une grande partie des terrains appartient déjà à la Région. La Société du logement de la Région bruxelloise (SLRB) s'était engagée à faire le nécessaire pour l'achat des autres terrains. Bruxelles Mobilité a dégagé un montant pour l'achat des terrains nécessaires à l'espace voirie et a mis ce montant à la disposition de la SLRB.

Les bâtiments à démolir ne le sont pas encore. Cette partie du dossier est actuellement gérée par la SLRB. L'étude portant sur la présence d'amiante n'a pas non plus encore été lancée par Beliris. Pour ce qui est des impétrants, à défaut de projet définitif, on ne peut pas encore leur demander de déplacer leurs installations.

Beliris est chargé de gérer le marché du chantier de la Porte de Ninove. Pour le reste, l'ordonnance relative à l'organisation des chantiers en Région de Bruxelles-Capitale impose que la coordination du chantier soit exercée par le premier intervenant dans la zone.

Une bonne coordination est primordiale pour la bonne exécution du chantier. À cet égard, chacun doit prendre ses responsabilités. Il revient en premier lieu à l'AATL de faire connaître ses modifications.

Tot op heden heeft het BROH geen actie ondernomen. Het BROH meldt echter binnenkort artikel 191 te zullen toepassen. De plannen zijn nog niet aangepast aan de opmerkingen van de overlegcommissie. Dat kan alleen op grond van een verzoek van het BROH of op initiatief van de aanvrager. In dit geval is dat Beliris.

Het is wel zo dat Beliris zijn studiebureau niet wil vragen dit werk aan te vatten, in casu de wijziging van de plannen, zonder artikel 191 omdat dit anders tot dubbel werk kan leiden.

Ik heb ook geen kennis van de effectieve wijzigingen die het BROH zal vragen. Dit blijft de verantwoordelijkheid van de gemachtigd ambtenaar alleen en ik zal slechts van de wijzigingsaanvragen op de hoogte worden gebracht op het ogenblik dat het BROH ze mij meedeelt. De vergunning is dus nog niet afgeleverd en dat heeft logischerwijze een impact op de planning.

Het is aan Beliris om haar standpunt over de aanbesteding te bepalen. Dat zal waarschijnlijk van de omvang van de wijzigingen afhangen.

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

Een groot deel van de gronden behoort het Gewest al toe. De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM) had zich ertoe verbonden het nodige te doen voor de aankoop van de andere gronden. Mوبiel Brussel heeft een bedrag vrijgemaakt voor de aankoop van de nodige gronden voor de wegruimte van het toekomstige project en heeft dit bedrag ter beschikking van de BGHM gesteld.

Zoals we kunnen vaststellen, staan de te slopen gebouwen nog altijd overeind. Dit deel van het dossier wordt momenteel door de BGHM bestuurd.

Beliris heeft nog geen werk gemaakt van het onderzoek naar de aanwezigheid van asbest.

De werken voor de verplaatsing van nutsleidingen zijn nog niet uitgevoerd. Men kan echter de concessiehouders nog niet vragen hun installaties te verplaatsen zolang de definitieve vorm van het project en de impact ervan voor de verplaatsing en de zone geschikt voor de nieuwe installaties, niet gekend zijn.

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Il est préoccupant que vous ne parliez pas de ce projet avec votre collègue et que vous me disiez de lui poser la question.*

(Remarques de la ministre Brigitte Grouwels)

Il serait logique que vous vous entreteniez d'un projet de l'ampleur de celui de la porte de Ninove ou qu'un des intéressés - M. Picqué, Mme Onkelinx ou vous, peu m'importe - prenne le projet en main. Mais ce n'est pas le cas et cela m'inquiète.

Le projet n'est évoqué que dans cette commission et vous y répétez ce que vous avez toujours dit : qu'il est paralysé. Vous dites que c'est de la faute de Beliris ou de l'AATL, mais vous siégez dans le même gouvernement. Vous siégez aussi au comité d'accompagnement de Beliris et cela fait cinq ans que la question du réaménagement du parc est en attente.

Je ne comprends pas pourquoi vous ne prenez pas ce projet en main. Certes, vous ne pouvez pas tout décider seule, mais si vous trouvez que ce projet est suffisamment important et que vous voulez aussi réaliser de grands projets en tant que ministre en charge des travaux publics, alors vous pouvez charger votre administration de s'y mettre ou prendre contact avec vos collègues pour en

Beliris is momenteel belast met het beheer van de opdracht van de werken aan de Ninoofsepoort. Op grond van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen voor het Brusselse Gewest, moet degene die het project initieert ook voor de coördinatie zorgen.

Een goede coördinatie van de projecten in het Brussels Gewest is uiteraard een belangrijk aandachtspunt en bevorderlijk voor de goede uitvoering. We moeten echter benadrukken dat elkeen zijn verantwoordelijkheid moet nemen, al zijn we niet erg gelukkig met de manier waarop dat gebeurt. In eerste instantie moet het BROH laten weten wat er moet worden gewijzigd.

Ik zal het antwoord dat mijn collega u vanochtend waarschijnlijk heeft gegeven aandachtig lezen. Ik hoop dat u gerustgesteld bent.

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

De heer Jef Van Damme.- Het is heel verontrustend dat u over dit project niet praat met uw collega. Ik moet van u horen dat ik de vraag aan uw collega moet stellen. Er is blijkbaar een pingpongspelletje aan de gang tussen u en uw collega.

(Opmerkingen van minister Brigitte Grouwels)

Als er een belangrijk project zoals de Ninoofsepoort op tafel ligt, wordt verondersteld dat men met elkaar praat of dat een van de betrokkenen het project in handen neemt. Dat gebeurt niet. Blijkbaar is niemand in dit project geïnteresseerd. Het maakt me niet uit of u dat bent of minister-president Picqué of minister Onkelinx, maar het verontrust me dat u niet met elkaar praat en nagaat wat de stand van zaken is.

Het dossier komt alleen in deze commissie ter sprake en dan herhaalt u wat u altijd al hebt gezegd, namelijk dat het project stilligt. U zegt dat het de fout is van Beliris of van BROH, maar u zit in dezelfde regering. U zit in het begeleidingscomité van Beliris en u kunt er niet voor zorgen dat een klein project zoals de heraanleg van het park wordt gerealiseerd. Dat ligt al vijf jaar stil. Dat is de realiteit.

Ik begrijp niet waarom u als minister dat project

discuter.

Vous ne faites manifestement rien pour ce projet. Par contre, s'il y a un problème avec le permis d'urbanisme avenue du Port vous allez voir votre collègue... Le projet de la porte de Ninove ne vous intéresse manifestement pas assez. Vous n'êtes pas la seule responsable, mais vous auriez pu vous saisir de ce dossier. C'est dommage.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *De mon côté, je constate qu'en tant que parlementaire vous n'êtes pas parvenu, en plus d'un an et demi, à poser une question dans la commission compétente.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'implication de la STIB dans l'acheminement des supporters qui assistent aux rencontres de football en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Mme la ministre, je souhaite vous interpeller à propos des politiques du gouvernement et de la STIB en matière de transport des spectateurs des rencontres de football. Vous le savez, notre Région a la chance de pouvoir

niet in handen neemt. Ik weet dat u niet alles zelf kan beslissen. Dat is eigen aan de politiek. Als u dit project belangrijk genoeg vindt en u wilt als minister van Openbare Werken ook grote projecten realiseren, dan kunt u de administratie de opdracht geven om vooruit te gaan of contact op te nemen met uw collega's en het dossier op tafel leggen.

U doet dat blijkbaar niet voor dit project, maar wel voor andere projecten. Als u op de Havenlaan een probleem hebt met de stedenbouwkundige vergunning, gaat u wel bij uw collega aankloppen. Als u een ander groot project lanceert, zit u daar wel achter. Blijkbaar interesseert het project van de Ninoofsepoort u niet genoeg. U bent niet de enige verantwoordelijke, maar u kunt het dossier naar u toetrekken. Dat gebeurt op dit moment niet en ik vind dat heel jammer.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dit gaat echt zeer ver! Ik stel van mijn kant vast dat u er als parlementslid in meer dan een half jaar tijd niet in geslaagd bent om een vraag te stellen in de bevoegde commissie.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de betrokkenheid van de MIVB bij de begeleiding van supporters die voetbalwedstrijden bijwonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Het stadion waar het nationale elftal zijn wedstrijden speelt, ligt in het Brussels Gewest, net zoals de stadions van meerdere topclubs, die veel bezoekers aantrekken. RSC Anderlecht ontvangt*

compter, sur son territoire, le stade qui accueille toutes les rencontres de l'équipe nationale de football, mais aussi divers clubs qui drainent un public parfois nombreux. L'un de ces stades, que je connais bien, accueille d'ailleurs le club phare de notre championnat national et plus de 20.000 personnes lors de toutes ses rencontres.

Selon mon analyse, la présence de ces stades en milieu fortement urbanisé implique qu'il est opportun de favoriser au maximum les déplacements des supporters autrement qu'en voitures particulières. J'ai le sentiment que l'immense majorité des supporters essaient de rejoindre ces stades avec leur voiture particulière. Ils envahissent alors les quartiers environnants. Ce phénomène engendre d'importantes nuisances pour les riverains, vu le déséquilibre entre l'offre de stationnement et les voitures présentes lors des matches.

Pour tenter de remédier à ces problèmes, les communes mettent parfois en œuvre un plan de stationnement visant à privilégier les riverains. Cependant, en écho à ces règles particulières de stationnement, on constate alors un report des problèmes vers d'autres quartiers un peu plus éloignés des stades. En clair, on ne résout nullement les problèmes dans leur globalité.

Dès lors une gestion optimale des flux de supporters passe, selon moi, par une collaboration très active avec les sociétés de transport en commun, dont la STIB évidemment. Celle-ci est-elle partenaire du football ? En effet, depuis plusieurs années, on évoque régulièrement l'émergence de tels partenariats entre les clubs et la STIB. L'heure me semble largement venue de faire le point avec vous en particulier au sujet des réalisations concrètes.

Je souhaite avant tout vous entendre à propos des éventuels projets très concrets menés par la STIB lors de ces rencontres de football. Quels sont-ils ? Quels stades sont concernés ? Je songe en priorité à ceux qui accueillent des équipes de football évoluant dans des divisions supérieures. Partant de la mise en œuvre de ces projets très concrets, pourriez-vous nous faire connaître la mesure de leur impact sur la pression automobile dans les quartiers jouxtant les stades ?

Concernant les questions en lien avec la sécurité,

meer dan 20.000 supporters per wedstrijd.

Aangezien de stadions in een stedelijk gebied liggen, moeten supporters zo veel mogelijk worden gestimuleerd om met het openbaar vervoer naar wedstrijden te gaan. Ik heb echter de indruk dat de grote meerderheid van de supporters met de auto komt. Dat brengt heel wat overlast met zich mee, onder meer omdat supporters in woonwijken parkeren.

Om dit probleem aan te pakken, voeren gemeenten soms een parkeerplan in. Helaas stellen we vast dat het probleem zich dan vaak verplaatst naar andere wijken.

Ik pleit dan ook voor een goede samenwerking met de maatschappijen van openbaar vervoer en vooral met de MIVB. Wordt daar werk van gemaakt? De MIVB sluit al jaren overeenkomsten met voetbalclubs. Het is tijd voor een stand van zaken.

Kunt u de concrete projecten van de MIVB voor het vervoer van voetbalsupporters toelichten? Over welke stadions gaat het? Ik denk natuurlijk in de eerste plaats aan de stadions van voetbalploegen uit de hogere klassen. Kan de druk van het autoverkeer in wijken die aan stadions grenzen worden verlicht met zulke projecten?

Ik heb vernomen dat de MIVB er niet veel voor voelt om supporters te vervoeren, omdat de maatschappij bang is voor vandalisme. Blijkbaar heeft De Lijn minder koudwatervrees.

Het is best mogelijk om het vervoer zo te organiseren dat supporters van rivaliserende ploegen uit elkaar worden gehouden. Denkt u dat het risico op vandalisme dan nog groot is? Moet de MIVB maatregelen nemen om voetbalsupporters te vervoeren?

Ik heb vernomen dat de MIVB een fabelachtig bedrag vraagt om extra openbaar vervoer in te zetten. Klopt dat?

Moet de Koninklijke Belgische Voetbalbond (KBVB) betalen als er extra vervoer wordt ingezet voor een wedstrijd van de Rode Duivels?

Worden er overeenkomsten gesloten tussen de MIVB, het Brussels Gewest en de clubs? Hoe zit het met de financiële kant van de zaak?

inhérentes aux déplacements de nombreux supporters lors des matchs, il m'est régulièrement revenu que la STIB n'était pas très enthousiaste à l'idée de nouer des collaborations avec les dirigeants des équipes de football, notamment par crainte de dégradations du matériel par les supporters. La société De Lijn semble bien plus ouverte sur le sujet.

Toujours à propos de la sécurité, le transport de supporters de football, dont l'acheminement peut être séparé en s'inspirant des dispositions de la loi sur le football, engendre-t-il réellement des dégâts aux rames de métro, aux bus ou aux trams ? Quelle est votre opinion sur la question ? La STIB doit-elle tout entreprendre ou non pour participer au désengorgement des quartiers concernés par la présence d'un stade de football ?

Pour illustrer le manque de volonté de transporter les supporters, il m'est également revenu que la STIB demanderait aux supporters et aux clubs une participation financière jugée faramineuse. Qu'en est-il réellement ?

À titre d'exemple, l'Union royale belge des sociétés de football association (URBSFA) doit-elle intervenir financièrement lorsqu'elle organise un match des Diables Rouges et que les rames sont renforcées sur les lignes qui desservent le stade Roi Baudouin ?

Existe-t-il des conventions qui lient la STIB, la Région et les gestionnaires des clubs ? Si oui, qu'en est-il plus particulièrement des incidences financières.

Pour conclure, je formule le souhait que le gouvernement se saisisse sans délai de cet important dossier. Lorsqu'on analyse la mobilité dans divers stades européens, on constate avant tout combien les sociétés de transports en commun sont mobilisées pour acheminer les supporters entre les parkings de dissuasion, parfois situés assez loin, et les stades. Ceci participe à mieux intégrer ces stades dans leur environnement immédiat, à la plus grande satisfaction des habitants mais également celle des supporters.

Je souhaite qu'au travers de vos réponses, vous puissiez clairement m'affirmer que vous vous inscrivez dans cette dynamique de collaboration et que vous confirmiez que les supporters de football

Ik hoop dat de regering dit dossier zo snel mogelijk aanpakt. In andere Europese landen wordt massaal gebruikgemaakt van openbaar vervoer om supporters van overstapparkings naar stadions te vervoeren. Dat beperkt de overlast en is zowel een goede zaak voor buurtbewoners als voor supporters.

Ik hoop dat u bereid bent om werk te maken van dit dossier.

sont les bienvenus sur les lignes de la STIB.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La problématique de mobilité d'infrastructures relative aux stades Roi Baudouin et Constant Vandenstock relève de l'article 14 du contrat de gestion actuel conclu entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale.

Il y est convenu que : - la STIB agisse de façon pro-active à l'encontre des organisateurs de grands événements ;

- la STIB aide ces organisateurs dans l'élaboration de leurs plans de déplacement ;

- la STIB évalue les coûts de renfort d'offre nécessaire ainsi que les recettes que l'événement générera.

En cas de balance négative entre les coûts et les recettes, la STIB négocie un accord commercial avec les organisateurs de l'événement payant afin d'obtenir une prise en charge, par ces derniers, du coût généré.

Des discussions sont en cours avec le sporting club d'Anderlecht pour le stade Constant Vandenstock et avec l'Union belge de football, Live Nation et Golazo pour le stade Roi Baudouin. À l'heure actuelle, aucune convention n'a pu être finalisée même si chaque interlocuteur s'est vu remettre une proposition de partenariat concrète par la STIB en vue de mettre en place une offre gagnant-gagnant, qui permet à ces derniers de prendre en charge les surcoûts générés par leur événement tout en leur apportant un bénéfice en termes de valeur ajoutée (inclusion de la mobilité dans le ticketing) ou d'image (communication).

La STIB a donc fait une proposition à ces clubs mais, jusqu'à présent, il n'y a pas eu de réponse. Il faut être deux pour conclure un accord.

Les plans de déplacements et les dispositifs mis sur pied varient considérablement, non pas en fonction du lieu, mais bien en fonction de la typologie de l'événement qui s'y déroule :

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De mobiliteit naar infrastructuur, zoals het Koning Boudewijnstadion en het Constant Vandenstockstadion, is voorzien in het beheerscontract van de MIVB.*

Artikel 14 van dat contract bepaalt dat de MIVB proactief moet handelen ten opzichte van de organisatoren van grote evenementen, hen moet helpen bij de opmaak van hun verplaatsingsplannen en de kosten voor de versterking van het aanbod moet evalueren alsook de opbrengsten die het evenement zal voortbrengen.

Als de kosten-batenbalans negatief is, onderhandelt de MIVB over een handelsakkoord met de organisatoren, opdat deze de kosten op zich zouden nemen.

Er zijn besprekingen aan de gang met RSC Anderlecht voor het Constant Vandenstockstadion en met de Koninklijke Belgische Voetbalbond, Live Nation en Golazo voor het Boudewijnstadion. Er kon nog geen overeenkomst worden gesloten, hoewel elke gesprekspartner een partnerschapsvoorstel van de MIVB heeft ontvangen. Doel is een win-winsituatie te creëren, waarbij de organisatoren de meerkosten op zich nemen, maar in ruil daarvoor een voordeel krijgen in termen van toegevoegde waarde (vervoerskosten vervat in tickets) of imago (communicatie).

De verplaatsingsplannen en de maatregelen verschillen aanzienlijk naar gelang van bepaalde kenmerken van het evenement:

- al dan niet geconcentreerde aankomst- en vertrekmomenten;

- einduur (weekend, avond, buiten de exploitatie-uren);

- publiek en modaal aandeel: niet ieder publiek is een even grote gebruiker van het openbaar vervoer (leeftijd, afkomst, burgerlijke staat...);

- concentration des arrivées et des départs ;
- heure de fin (week-end, soirée, hors des plages d'exploitation) ;
- socio-démographie et part modale. Certains publics sont de plus gros utilisateurs des services par rapport à d'autres (âge, origine, état civil...) ;
- comportement: un public familial ne nécessite pas le même type d'accompagnement que celui exigé pour un public de supporters par exemple.

Dans le cas spécifique des matchs de football, le fait qu'il faille tenir compte à chaque fois de deux publics à cloisonner implique des dispositifs de mobilité encore plus spécifiques et une collaboration en temps réel avec les forces de l'ordre qui peuvent aboutir à une perte de recettes pour la STIB.

Le volet sécuritaire est sans doute un des plus importants lorsqu'il s'agit de définir le dispositif à mettre en place. En effet, les flux de visiteurs pris en charge par la police lorsqu'ils sont en surface, doivent être pris en charge par les équipes de la STIB dès que ceux-ci arrivent dans ses installations.

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

Les risques sont réels et nécessitent, outre une coordination plus qu'étroite entre les équipes de la STIB et celles de la police, que du personnel soit posté tout le long du parcours des visiteurs dans les installations afin de prévenir tout risque et d'intervenir en cas de problème.

Les problèmes peuvent être de différentes natures : altercations entre personnes, risques de compression, de chute, ou de dégradation des infrastructures...

Les coûts des événements footballistiques sont non-négligeables. Les exploitants du RSCA se sont vu communiquer une offre permettant de couvrir les coûts tout en offrant la mobilité aux supporters du Sporting, à concurrence d'un maximum de 7.000 personnes par match à 600.000 euros par an.

Une telle offre représente un coût de 1,13 euro par spectateur par match et permet à l'organisateur de

- gedrag: een familiaal publiek heeft niet dezelfde begeleiding nodig als supporters.

Voetbalwedstrijden vragen extra mobiliteitsmaatregelen en een samenwerking met de ordediensten, omdat de supporters van de twee ploegen van elkaar moeten worden gescheiden. Dit kan leiden tot een inkomstenverlies voor de MIVB.

Veiligheid is een bijzonder belangrijk aspect. De bezoekersstromen die de politie bovengronds volgt, moeten door de MIVB worden overgenomen zodra ze in haar infrastructuur aankomen.

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

De risico's zijn reëel en vereisen niet alleen een nauwe samenwerking tussen de MIVB en de politie, maar ook de aanwezigheid van personeel langs het volledige parcours dat de bezoekers in de infrastructuur afleggen.

De problemen kunnen van allerhande aard zijn: woordenwisselingen, risico op samendrukking, valpartijen, beschadiging van de infrastructuur, enzovoort.

De kostprijs van voetbalevenementen is niet onbelangrijk. De exploitanten van RSCA hebben een offerte gekregen waarmee ze de kosten kunnen dekken en de supporters de gewenste mobiliteit kunnen aanbieden, voor een bedrag van 600.000 euro per jaar voor maximaal 7.000 supporters per wedstrijd. Dat komt neer op een kostprijs van 1,13 euro per bezoeker per wedstrijd.

Momenteel worden de kosten voor de versterking en de begeleiding van voetbalwedstrijden door de MIVB gedragen, aangezien er nog geen akkoord is met de gesprekspartners. De extra opbrengsten volstaan geenszins om die kosten te dekken.

mettre en place une véritable solution de mobilité au service de ses clients, mais aussi au service de l'environnement urbain dans lequel il évolue.

Aujourd'hui, lors d'évènements footballistiques, les coûts occasionnés par les renforts et l'encadrement de ces évènements sont pris en charge par la STIB, faute d'accord avec les interlocuteurs. Ces coûts sont loin d'être couverts par des recettes additionnelles. En conclusion, il existe une réelle volonté au sein de la STIB de veiller à la mobilité et la sécurité des participants, en collaboration avec les organisateurs des évènements sportifs.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- La réponse de la ministre ne me rassure pas. Cela fait trois ans que la perspective d'un accord s'éloigne peu à peu. Pourtant, nous avons rencontré des représentants de la STIB qui semblaient y être favorables, avant de changer d'avis. Pour d'autres manifestations, les accords sont plus faciles à dégager.

Je constate une réelle frilosité en termes d'accueil des supporters. Or, il pose un réel problème. J'entends la fierté de certains d'accueillir de grands événements et de grandes équipes sur notre territoire, mais faute de solution, nous devons peut-être y renoncer. La Région ne cesse de répéter qu'elle veut soutenir le football sur son territoire mais, en l'espèce, elle fait preuve d'un réel attentisme. L'acheminement des supporters est fondamental tant pour les équipes que pour les riverains des stades.

Il ressort de tous mes contacts que rien n'est fait pour dégager une solution, qu'un blocage a été décrété. Au titre de ministre d'un gouvernement qui a exprimé toute sa sympathie, l'année passée encore, pour le club que vous avez évoqué, il serait bon que vous sortiez d'un jeu contre-productif qui ne permet pas aux communes de faire leur travail, ni aux supporters d'utiliser une solution alternative, ni d'améliorer la mobilité dans notre Région.

Il serait bon que vous vous saisissiez de ce dossier. Des réponses diplomatiques, voire hypocrites, ont débouché sur un blocage complet. Cela remet en question la tenue de grands événements sportifs en Région bruxelloise. Il ne faudra pas s'étonner de leur disparition. Votre réponse n'augure rien de

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Het antwoord van de minister stelt mij niet gerust. Een akkoord lijkt steeds verder weg. Blijkbaar deinst de MIVB er voor terug om de supporters op te vangen. Zonder oplossing wordt het echter onmogelijk om grote matches te organiseren en dat terwijl de regering zegt dat ze het voetbal wil ondersteunen.*

Blijkbaar wordt er ook niet gezocht naar een oplossing. Op die manier verhindert u de gemeenten om hun werk te doen en zijn er voor de supporters geen alternatieven, met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit en de buurtbewoners.

Het wordt hoog tijd dat u het dossier in handen neemt.

bon.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*en néerlandais*).- *Ik ben minder pessimistisch dan u. De MIVB sluit wel degelijk akkoorden af met andere belangrijke organisatoren van evenementen. Wat betreft het stadion van Anderlecht zou de gemeente ons beter steunen, want de houding van de club is niet altijd even positief tijdens de besprekingen.*

Het is gemakkelijk om alle bijkomende kosten af te wentelen op de MIVB. Een betere organisatie zou ook ten goede komen van de buurtbewoners. De gemeente heeft er dus belang bij om met het gewest samen te werken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'interdiction des quads en
Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Ma question était initialement adressée à M. De Lille qui s'est déjà profilé sur ce dossier.*

Les communes peuvent interdire la circulation des quads sur leur territoire par le panneau d'interdiction instauré en 2011.

En octobre 2011, M. De Lille et vous-même annoncez que les panneaux d'interdiction des

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis moins pessimiste que M. Van Goidsenhoven. Je constate que la STIB conclut bel et bien des accords avec d'autres organisateurs d'événements importants, avec des salles culturelles, etc. Dans le cas du stade d'Anderlecht, il serait peut-être utile que la commune nous apporte son soutien face à une attitude du club anderlechtois pas toujours positive lors des négociations.

C'est facile de laisser reposer sur la STIB toutes les charges supplémentaires. Il faut pourtant se réjouir que des supporters empruntent les transports publics pour aller au stade. Une meilleure organisation ne peut être que positive pour les riverains du stade d'Anderlecht. Puisque c'est aussi le souhait de la commune, nous devrions collaborer dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "het verbod op quads in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

De heer Jef Van Damme.- Mevrouw Grouwels, eigenlijk was deze vraag tot de heer De Lille gericht. Ik vind het jammer dat ik ze u moet stellen, omdat de heer De Lille zich in de kijker heeft gewerkt met dat thema.

Ik zal niet lang uitweiden inzake quads. Nu het winter is, zien we ze minder vaak en is het probleem niet zo groot. Zodra het wat mooier weer wordt, zullen die dingen weer overal in het

quads seraient installés à la demande des communes. En mai 2012, cette mesure n'était toujours pas concrétisée parce que les communes devaient encore être concertées concernant l'installation de ces panneaux. Enfin, il a été annoncé que celle-ci serait effective pour la fin 2012.

Nous sommes en 2013, et aucun de ces panneaux n'est visible en Région bruxelloise. Où en est l'instauration de l'interdiction des quads ? Quand celle-ci sera-t-elle effective ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je profite de l'interpellation de mon collègue pour vous demander où en est l'adoption des règlements par les communes. Quand pensez-vous pouvoir rendre effective la pose des panneaux qui assureront un peu plus de quiétude à certains Bruxellois ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Il a été convenu avec les communes que la Région se chargerait de l'installation des panneaux, également sur les voiries communales. Étant donné qu'il s'agit de panneaux d'interdiction d'accès, ils devront tous être placés presque simultanément. Dès que les communes auront*

straatbeeld opduiken. Ze zijn niet alleen gevaarlijk, maar creëren ook veel overlast en zijn erg lawaaierig.

Ik zal kort even de geschiedenis van het dossier herhalen. In 2011 werd eindelijk een verbodsbord voor quads ingevoerd. Sindsdien kunnen gemeenten zulke borden plaatsen om quads te verbieden. In oktober 2011 kondigde u met de heer De Lille aan dat die borden daadwerkelijk zouden worden geplaatst. Dat gebeurde ook op het unanieme verzoek van de gemeenten.

In mei 2012 was die maatregel nog steeds niet uitgevoerd. Er moesten nog afspraken worden gemaakt over de plaatsing van de borden. Vervolgens werd gezegd dat de verbodsborden er tegen het einde van 2012 zeker zouden staan. Het is nu begin 2013 en ik heb die borden nog steeds niet gezien.

Ik begrijp dat je die maatregel niet holderdebolder kunt nemen, maar er moeten geen duizenden borden worden geplaatst en de maatregel vraagt ook niet veel werk. Alle gemeenten hebben trouwens al een regeling ingevoerd, dus dat is ook geen probleem. Hoe zit het nu met de invoering van het quadverbod? Wanneer wordt het echt effectief?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Hoever staat het met de goedkeuring van de reglementen door de gemeenten? Wanneer kunnen de borden geplaatst worden?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gewest is met de gemeenten overeengekomen dat het de borden zal plaatsen, ook op de gemeentewegen. Aangezien het om toegangsverbodsborden gaat, moeten ze bijna allemaal gelijktijdig worden geplaatst. De gemeenten moeten echter meedelen waar de borden

indiqué où ils devront être placés, je donnerai à l'entrepreneur de la Région l'ordre de le faire.

À ce jour, neuf communes n'ont pas encore répondu : Auderghem, Uccle, Woluwe-Saint-Lambert, Berchem-Sainte-Agathe, Etterbeek, Forest, Koekelberg, Saint-Gilles et Saint-Josse.

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *Il était prévu que les panneaux soient placés aux frontières régionales, ce qui exclut les communes qui ne jouxtent pas la Région flamande.*

Avez-vous contacté récemment les autres communes ? Si oui, par courrier ou par courriel ? Pourquoi ce dossier est-il bloqué ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Les panneaux d'interdiction doivent bien entendu être installés principalement aux frontières régionales. Il importe toutefois que toutes les communes soient impliquées.*

Pour ce faire, nous leur avons adressé un courrier et mes services ont pris contact avec elles. Nous espérons que les panneaux d'interdiction seront enfin placés au début du printemps.

- *L'incident est clos.*

precies moeten staan. Zodra ik hun antwoord heb ontvangen, kan ik aan de aannemer van het gewest de opdracht geven voor het plaatsen van de borden.

Op dit moment hebben negen gemeenten nog niet geantwoord: Oudergem, Ukkel, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Agatha-Berchem, Etterbeek, Vorst, Koekelberg, Sint-Gillis en Sint-Joost. Ik spoor die gemeenten aan om hun antwoord kenbaar te maken.

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

De heer Jef Van Damme.- De verbodsborden zouden aan de gewestgrenzen worden geplaatst. Een aantal gemeenten die niet aan het Vlaams Gewest grenzen, zoals Sint-Joost, Etterbeek, Sint-Gillis en Koekelberg, mogen we dus schrappen uit het lijstje.

Hebt u de andere gemeenten recent nog gecontacteerd? Op welke manier hebt u dat gedaan: per brief of per mail? Waarom komt er geen schot in de zaak?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U hebt natuurlijk gelijk. Gemeenten als Sint-Joost en Sint-Gillis zijn minder belangrijk voor de plaatsing van verbodsborden voor quads, die vooral aan de grenzen van het gewest moeten worden gezet. Toch is het belangrijk dat alle gemeenten bij de zaak worden betrokken. We willen daar echter niet te lang op wachten.

Alle gemeenten worden op alle mogelijke manieren bij de maatregelen betrokken. Ze hebben alleszins een brief ontvangen en mijn diensten leggen contact. We blijven voor het dossier ijveren. Ik hoop dat de verbodsborden tegen het begin van de lente eindelijk zullen zijn geplaatst.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE FREMAULT

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

concernant "l'écoulement des eaux de pluie
suite au réaménagement de la rue de Stalle".

M. le président.- La question orale est retirée par son auteure et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "la circulation dangereuse à
hauteur du quai de l'Industrie à Anderlecht".

M. le président.- La question orale est retirée par son auteure et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le déneigement des quais

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

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

betreffende "de afvoer van regenwater naar
aanleiding van de heraanleg van de
Stallestraat".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de gevaarlijke verkeerssituatie
rond de Nijverheidskaai in Anderlecht".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het ruimen van de sneeuw bij

d'embarquement des trams et des arrêts de bus".

M. le président.- À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le système de sécurité dans les transports en commun lors de la Saint-Sylvestre".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le réveillon du Nouvel An est toujours un événement de grande ampleur. Beaucoup de campagnes poussent chaque année une centaine de milliers de Bruxellois à utiliser le réseau de transport en commun mis en place par la STIB. Ce réseau, composé de trams, de métros et de bus Noctis, permet à de nombreux fêtards d'éviter de prendre la voiture en état d'ébriété.

Toutefois les conditions de voyage ne sont parfois pas adaptées aux événements. Plusieurs incidents ont eu lieu dans des bus, impliquant des personnes imbibées. Ce fut le cas dans le Noctis reliant le centre à Herrmann-Debroux vers 5h du matin. Une bagarre y a éclaté entre des passagers soûls armés de bouteilles en verre.

Cette situation aurait pu être rapidement maîtrisée si la jeune femme qui conduisait le bus en avait eu les moyens. Et, si ce n'est qu'un exemple, il n'est pas isolé.

Dès lors, j'aurais souhaité avoir quelques éclaircissements sur cette situation. Combien d'incidents de ce type a-t-on recensé en 2011 et 2012 ? Remarque-t-on une augmentation du nombre d'incidents lors de grands événements ?

tram- en bushaltes".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de veiligheid in het openbaar vervoer tijdens oudejaarsnacht".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Oudejaarsavond wordt altijd uitvoerig gevierd. Elk jaar lopen er campagnes om Brusselaars te overtuigen zich die nacht te verplaatsen met het openbaar vervoer. Trams, metro's en bussen rijden de hele nacht, zodat dronken feestneuzen niet met de auto hoeven te rijden.*

Er doen zich echter vaak incidenten met dronken passagiers voor. Zo gingen 's ochtends benevelde vechtersbazen elkaar te lijf met glazen flessen op een bus.

Helaas beschikte de jonge, vrouwelijke buschauffeur niet over de middelen om de situatie in haar eentje onder controle te krijgen.

Hoeveel incidenten deden zich voor in 2011 en 2012? Is het aantal incidenten tijdens bijzondere evenementen gestegen?

Worden er bijzondere veiligheidsmaatregelen genomen voor dergelijke evenementen?

Existe-t-il un système de sécurité particulier mis en place lors de moments comme la Nouvelle Année - impliquant, pour une partie du public, une plus grande consommation d'alcool -, afin de garantir la sécurité du personnel de la STIB et des autres voyageurs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Lors de tout grand événement (match de football, concert au stade Roi Baudouin, etc.), un dispositif de sécurité coordonné avec la police et les services STIB concernés se met en place afin d'assurer la sécurité des usagers et du personnel de la STIB.

La nuit du Nouvel An 2011-2012, 91 incidents ont été constatés, sur un total de 102.000 voyageurs, soit 0,89 incidents pour 1.000 usagers. La nuit du Nouvel An 2012-2013, 123 incidents ont été constatés, sur un total de 104.000 voyageurs, soit 1,18 incidents pour 1.000 usagers.

Il est important de prendre en compte, dans la lecture de ces chiffres, l'augmentation importante du nombre d'agents du département sécurité présents sur le réseau de la STIB.

En 2012, 135 agents étaient présents pour assurer la sécurité contre 114 en 2011, soit une augmentation de 18,4% du nombre d'agents.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Malgré le nombre d'agents présents, on constate une forte augmentation de la violence. Est-ce que vous attribuez cette augmentation à un facteur particulier ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est peut-être parce que les agents étaient plus nombreux que le nombre d'incidents constatés a augmenté. Cela peut constituer un élément d'explication.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Bij elk groot evenement organiseren de betrokken de diensten van de MIVB in coördinatie met de politie een veiligheidsdispositief om de veiligheid van de gebruikers en het personeel te verzekeren.*

Tijdens de Nieuwjaarsnacht 2011-2012 werden 91 incidenten vastgesteld op een totaal van 102.000 reizigers (0,89 incidenten per 1.000 reizigers). In 2012-2013 waren er 123 incidenten op 104.000 reizigers (1,18 per 1.000 reizigers).

Bij het interpreteren van deze cijfers moeten we wel rekening houden met de aanzienlijke toename van het aantal veiligheidsagenten op het MIVB-net. In 2012 waren er 135, tegen 114 in 2011 (+18,4%).

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ondanks de grotere aanwezigheid van agenten neemt het geweld toe. Hoe verklaart u dat?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Misschien maakt die verhoogde aanwezigheid het mogelijk om meer incidenten vast te stellen.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant " le service 'Customer Care' de la
STIB et la station Rogier".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La STIB offre sur son site internet la possibilité de faire des remarques et suggestions à la société de transport en vue d'améliorer ses services.

Dans cette optique, un usager a récemment entré une remarque signalant une absence de "valideurs" de tickets à la station Rogier pour prendre le tram ainsi que, à son humble avis, des problèmes de conception des bus et des trams.

Alors qu'on pourrait se réjouir de l'implication de citoyens dans la gestion et l'amélioration de leur société de transport, la réponse du service "Customer Care" m'a interpellée. Celle-ci suggérait carrément à l'usager de prendre la voiture si le bus ou le tram ne lui plaisait pas !

Son interlocuteur à la STIB expliquait également que la validation du ticket était obligatoire et mentionnait la présence de "valideurs" à l'entrée du métro, alors que le client parlait du tram, qui ne se trouve pas au même endroit dans la station.

Je suis consciente que la station Rogier est en rénovation et que cela engendre des difficultés temporaires. Toutefois, des contrôles plus fréquents ne seraient sans doute pas superflus à cet endroit. De plus, il est étrange qu'un usager doive chercher des "valideurs" dans une station alors que ceux-ci devraient se trouver à chaque entrée et constituer un point de passage obligatoire pour chaque voyageur de la STIB.

Je me pose quelques questions sur le service "Customer Care", sur la gestion de ses réponses aux usagers de la STIB et sur la situation générale à la station Rogier. Comment s'opèrent les contrôles à

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**betreffende "de dienst Customer Care van
de MIVB en het station Rogier".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Op de website van de MIVB kunnen reizigers opmerkingen of suggesties meedelen om de dienstverlening te verbeteren.*

Een reiziger heeft onlangs van die mogelijkheid gebruik gemaakt en erop gewezen dat er in het Rogierstation geen ontwaarder staat voor de tram.

Het antwoord van de dienst Customer Care heeft mij geschokt. Die raadde de reiziger immers aan om de wagen te nemen, als de bus of de tram hem niet aanstond!

De dienst wees er voorts op dat de ontwaarding van het vervoerbewijs verplicht is en dat er ontwaarders staan aan de ingang van de metro. De reiziger had het echter over de tram, die zich op een andere plaats in het station bevindt.

Ik begrijp dat de renovatie van het Rogierstation tijdelijke problemen met zich mee brengt. Extra controles zouden echter geen overbodige luxe zijn. Het is niet normaal dat een reiziger een ontwaarder moet zoeken. Die zouden aan elke ingang moeten staan en een verplicht doorgangspunt moeten zijn voor alle reizigers van de MIVB.

Wat is de algemene situatie in het Rogierstation? Op welke manier vinden de controles tijdens de werkzaamheden plaats? Is de MIVB van plan om meer ontwaarders te plaatsen?

Worden de antwoorden van de dienst Customer Care opgevolgd?

la station Rogier pendant la durée des travaux ?
Est-il prévu d'y installer plus de "valideurs" ?

Comment les réponses du service "Customer Care" sont-elles encadrées ? Y a-t-il un suivi de ces réponses ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les contrôles se font sur les usagers qui sortent de la zone payante de la station. Ceux-ci ont donc eu l'opportunité de valider leur titre de transport dans la station de métro ou de prémétro ou dans le véhicule lors de leur embarquement.

Actuellement, les voyageurs ont la possibilité de valider leur titre de transport à quatre accès de la station Rogier : depuis le City 2, à proximité du bureau de police, depuis le boulevard Botanique et à proximité de l'hôtel Sheraton.

En mars prochain, les voyageurs pourront également valider leur titre de transport à hauteur des quais n°1 et 4, qui permettent d'accéder aux lignes de métro 2 et 6. En mai, une grande ligne de perception sera placée dans la station Rogier, à proximité des escalators et des escaliers qui permettent d'accéder au quai n°4 des lignes 2 et 6 et au niveau -2. Au niveau -2, une ligne de portillons sera également installée.

Lorsque les travaux de rénovation de la station seront terminés, une ligne de perception multimodale entre la zone métro et la zone prémétro sera placée.

La gestion des réclamations des clients s'effectue selon une procédure stricte et est soumise à des normes qualitatives CEN (Comité européen de normalisation) rigoureuses. Plus de 90% des clients reçoivent une réponse circonstanciée à leurs plaintes dans un délai de sept jours ouvrables. Ces normes de qualité définissent strictement la marche à suivre, notamment en matière de contenu des réponses.

Au quotidien, chaque dossier est encodé et attribué à un gestionnaire de dossier précis, qui le traitera selon les normes précitées. Pour information, le service "Customer Care" de la STIB traite plus de 10.000 courriers par an. La STIB dispose d'un outil

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Enkel de vervoerbewijzen van passagiers die het betalende gedeelte van een station verlaten, worden gecontroleerd. Ze hebben altijd de kans om hun vervoerbewijs te ontwaarden in het station of het voertuig.*

Passagiers kunnen hun vervoerbewijzen aan vier ingangen van het Rogierstation ontwaarden.

Vanaf maart zal dat ook mogelijk zijn op perrons 1 en 4, waar passagiers metrolijnen 2 of 6 kunnen nemen. In mei worden er poortjes geplaatst bij de roltrappen naar perron 4 en niveau -2. Ook op niveau -2 komen er poortjes.

Zodra de werkzaamheden beëindigd zijn, worden er poortjes geplaatst tussen de metro- en de premetrozone.

Klachten worden volgens een strikte procedure behandeld die beantwoordt aan de Europese kwaliteitsnormen. Meer dan 90% van de klanten ontvangt binnen zeven werkdagen een uitvoerig antwoord.

Elk dossier krijgt een code en wordt toegewezen aan een dossierbeheerder die strikte normen moet volgen. De klantendienst van de MIVB behandelt jaarlijks meer dan 10.000 klachten.

De klantendienst werkt nauw samen met de dienst Strategy & Innovation - Quality & Process, die steekproeven uitvoert om de antwoorden op klachten te controleren. De dienst verstrekt duidelijke adviezen om problemen op te lossen.

Bovendien voert het Franse instituut voor normering AFNOR jaarlijks een audit uit. Volgens het recentste verslag van AFNOR waren de antwoorden op de klachten zeer degelijk geargumenteed.

de suivi des courriers entrants et des réponses qui y sont données.

Le service "Customer Care" travaille en outre en étroite collaboration avec le département "Strategy & Innovation - Quality & Process" de la STIB, qui réalise un échantillonnage des contrôles de la qualité des réponses apportées aux communications à la clientèle. Ce département remet des avis éclairés afin de remédier à d'éventuels manquements.

Par ailleurs, l'Association française de normalisation (AFNOR) réalise chaque année des contrôles d'audit. Il est à noter que le dernier rapport de l'AFNOR, datant de décembre 2012, fait état de "réponses aux réclamations très pertinentes et argumentées".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- L'usager a reçu la réponse suivante : "Nous avons pris note de votre mauvaise conception à propos des sièges dans les bus et trams. Rien ne vous oblige à emprunter les transports en commun. Si vous préférez circuler en ville en voiture et rester bloqué dans les embouteillages, c'est votre choix".

Une procédure est-elle prévue pour présenter des excuses aux clients qui reçoivent ce type de réponse ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La personne concernée a-t-elle introduit une réclamation quant à cette réponse inadéquate de la STIB ? Si vous me l'envoyez avec une demande d'explications, je me renseignerai pour vous.

Mme Viviane Teitelbaum.- La réponse est signée par un responsable du service "Customer Care" de la STIB. La personne qui a reçu cette lettre n'a pas porté plainte auprès de la STIB car, choquée par la réponse, elle me l'a transmise pour que son indignation soit relayée par une députée. Quel est le suivi de ce type de réponse ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est impossible de vérifier l'ensemble des 10.000 réponses annuelles autrement que par des sondes aléatoires.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De gebruiker kreeg volgend antwoord: "U bent niet verplicht om het openbaar vervoer te nemen. Als u liever met de auto in de file staat, is dat uw keuze."*

Is er een procedure om excuses aan te bieden aan klanten die dit soort antwoord hebben gekregen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Heeft die persoon daarover een klacht ingediend? Ik kan dit voor u nagaan.*

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het antwoord is ondertekend door de dienst Customer Care van de MIVB. Hoe wordt dit soort antwoorden gevolgd?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Aangezien het jaarlijks om 10.000 antwoorden gaat, zijn alleen steekproeven mogelijk.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Si l'on peut comprendre que le contrôle soit effectué au hasard et admettre que certaines erreurs sur le fond soient commises, on ne peut pour autant approuver une telle forme.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis d'accord avec vous.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "le développement d'un réseau express régional (RER) vélo".

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *En février 2010, ce parlement adoptait à l'unanimité une proposition de résolution déposée par Groen, relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes. Celle-ci demandait au gouvernement bruxellois de travailler, de concert avec les autorités compétentes de la Région flamande et de la Région wallonne, à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes, composé de couloirs cyclables fonctionnels, confortables et sécurisés reliant les communes situées dans un rayon de 20km à partir du centre de Bruxelles.*

Trois ans plus tard, nous aimerions connaître l'état d'avancement de ce dossier.

Une étude récente du bureau d'études Timenco constate que près de trois quarts des navetteurs qui résident en périphérie bruxelloise recourent à leur voiture pour parcourir une distance inférieure à 15km, qu'il faut moins d'une heure pour parcourir à vélo, à condition de disposer de liaisons cyclistes sécurisées, confortables et directes. À Copenhague, 15% des déplacements entre le domicile et le lieu de travail se font à vélo, contre 1% seulement chez nous.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *In elk geval is dit antwoord ontoelaatbaar.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Daarover ben ik het met u eens.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor de fiets".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In februari 2010 keurde dit parlement op initiatief van Groen unaniem een resolutie goed over de uitbouw van een gewestelijk expresnet voor de fietser. De Brusselse regering werd gevraagd om samen met de bevoegde instanties uit het Vlaamse en Waalse Gewest werk te maken van de aanleg van een dergelijk fietsnetwerk in de rand van en rond Brussel. Het zou bestaan uit snelle, functionele, comfortabele en veilige fietscorridors tussen Brussel en gemeenten binnen een straal van 20 km rond het centrum van Brussel.

We zijn intussen drie jaar verder. Daarom pols ik graag naar de stand van zaken in dit dossier.

Uit een recente studie van het adviesbureau Timenco blijkt dat bijna driekwart van de pendelaars in en rond Brussel zich verplaatst over minder dan 15 km. Met veilige, comfortabele en rechtstreekse fietsverbindingen is het mogelijk om deze afstand op minder dan een uur met de fiets af te leggen. In Kopenhagen heeft 15% van de woonwerkverplaatsingen betrekking op een afstand tussen 7 en 15 km. Bij ons maakt slechts 1% van de pendelaars gebruik van de fiets. Kortom, het potentieel is bijzonder groot.

Le bureau d'études a également calculé que de tels investissements étaient relativement abordables par rapport à d'autres mesures destinées à réduire la navette entrante à Bruxelles. La presse nous apprend que vous avez conclu un accord avec la ministre flamande des Travaux publics et de la Mobilité et la Province du Brabant flamand en vue de relier les itinéraires cyclables régionaux (ICR) au réseau cycliste fonctionnel supracommunal.

Quel est l'état d'avancement du RER-vélo ? Quelles sont les jonctions déjà réalisées ? Quel est l'ordre de priorité ? Sur la base de quels critères ces priorités ont-elles été établies ?

Comment s'opère la collaboration avec la Province du Brabant flamand et la Région flamande ? Des contacts ont-ils été pris avec la Wallonie et la Province du Brabant wallon ? Quelles autres possibilités de voies rapides pour cyclistes entre Bruxelles et la périphérie ont-elles été examinées ? Quel est le budget prévu pour le RER-vélo ? Quel est le calendrier de réalisation des différentes liaisons ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het adviesbureau Timenco legde samen met Pro Velo in december de laatste hand aan een studie over een netwerk van intergewestelijke snelle fietsroutes, het zogenaamde fiets-GEN.

Tijdens de verschillende fases van de studie onderzocht het adviesbureau de potentiële fietsersstromen en de mogelijke routes die kunnen worden uitgebouwd om een prioritair uit te voeren netwerk uit te werken.

Het bureau onderzocht bijna 400 km routes, waarvan 280 km als prioritair werden beschouwd. De volgende criteria werden daarbij gehanteerd:

- de kwaliteitseisen (breedte, vlakheid);
- de lokale meerwaarde (de dichtheid van het gebied);

Het adviesbureau becijferde eveneens dat dergelijke investeringen relatief goedkoop zijn in vergelijking met andere mobiliteitsmaatregelen die als doel hebben om het pendelverkeer naar Brussel te ontmoedigen. U hebt samen met de Vlaamse minister van Openbare Werken en Mobiliteit en de provincie Vlaams-Brabant een akkoord gesloten, zo lees ik in de pers, dat er voor moet zorgen dat de gewestelijke fietsroutes worden aangesloten op het Vlaamse Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Wat is de huidige stand van zaken van het fiets-GEN? Welke verbindingen werden reeds gerealiseerd? Welke zijn prioritair? Welke criteria werden gehanteerd om de prioriteiten van de te realiseren verbindingen vast te leggen?

Op welke manier verloopt de samenwerking tussen Vlaanderen en de provincie Vlaams-Brabant? Zijn er ook contacten met Wallonië en de provincie Waals-Brabant?

Welke andere mogelijke fietssnelwegen tussen Brussel en de Rand worden onderzocht? Welke budgetten trekt u uit voor het fiets-GEN? Wat is de planning voor de realisatie van de verschillende verbindingen?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (in het Frans).- *Le bureau d'études Timenco, en association avec Pro Velo, a parachevé une étude sur un réseau d'itinéraires rapides interrégionaux pour vélos, le "RER-vélo".*

Sur les 400km d'itinéraires analysés, 280km ont été considérés comme prioritaires, sur la base des critères suivants :

- les exigences de qualité ;
- la plus-value locale ;
- l'intégration spatiale et les charges de travail ;
- la faisabilité technique et le coût ;
- la pertinence stratégique ;

Sur la base de ces critères, quinze itinéraires ont

- de ruimtelijke inpassing en de planlasten (onteigeningen, al of niet combineerbaar met andere projecten);

- de technische haalbaarheid en de kostprijs (bruggen of tunnels);

- de strategische relevantie (combineerbaar met een ander project, zoals een tramlijn).

Aan de hand van deze criteria koos het adviesbureau vijftien prioritaire routes, onder meer:

- de Kanaalroute;

- de tangent ten westen van de Vijfhoek (spoorlijn 28);

- de tangent Schaarbeek-Schuman-Delta;

- de HST-route Leuven-Brussel;

- de oostelijke Middenring tussen Vilvoorde en Delta;

- de 'OMA-B' route tussen Opwijk en Brussel via lijn 60;

- de radiaal Zellik-Koekelberg-Noordstation;

- de tangent langs het talud van de Romeinse Steenweg;

- de radiaal Itterbeek-Anderlecht-Brussel-Zuid;

- de radiaal Luchthaven via Leopold III naar Schaarbeek;

- de A12-route.

Geen enkele verbinding is op dit moment reeds volledig gerealiseerd. Bepaalde routes zijn al vrij concreet, bijvoorbeeld de Kanaalroute, de HST-route of de route langs de A12, maar hebben allemaal nog een aantal hiaten die soms zware investeringen vereisen.

De samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant en het Vlaams Gewest verloopt via een driemaandelijks stuurgroep waarbij de kabinetten van de bevoegde ministers aanwezig zijn, de fietsambtenaren van de drie administraties en de verantwoordelijken voor concrete projecten

été choisis. Il s'agit notamment de :

- l'itinéraire du canal ;

- l'itinéraire tangent à l'ouest du Pentagone ;

- l'itinéraire tangent Schaarbeek-Schuman-Delta ;

- l'itinéraire du TGV Louvain-Bruxelles ;

- la moyenne ceinture est entre Vilvorde et Delta ;

- l'itinéraire 'OMA-B' entre Opwijk et Bruxelles via la ligne 60 ;

- l'itinéraire radial Zellik-Koekelberg-gare de Bruxelles-Nord ;

- l'itinéraire tangent le long du talus de la Chaussée romaine ;

- l'itinéraire radial Itterbeek-Anderlecht-gare de Bruxelles Midi ;

- l'itinéraire radial Aéroport via Léopold III, en direction de Schaarbeek.

- l'itinéraire le long de l'A12.

À l'heure actuelle, aucune liaison n'a été complètement finalisée. Certains itinéraires sont déjà très concrets, comme celui du canal, du TGV ou de l'A12. Ils comprennent cependant encore tous un certain nombre de lacunes qui exigent des investissements importants.

La collaboration avec la Province du Brabant flamand et la Région flamande s'opère via un groupe pilote réunissant les cabinets des ministres compétents, les fonctionnaires vélos des trois administrations et, ponctuellement, les responsables des projets concrets.

Des contacts ont été pris avec le manager vélo wallon pour un échange de données, mais la Wallonie n'est accessible que de façon limitée via ce réseau.

Toutes les possibilités de voies rapides pour cyclistes ont été répertoriées et 32 itinéraires ont été retenus. Aucun budget spécifique n'a encore été prévu à cet effet. Un investissement sera consacré les premières années au réseau des itinéraires

wanneer die aan bod komen.

De gemeenten Waterloo en Terhulpen liggen net aan de rand van het onderzoeksgebied. Die gemeenten werden uitgenodigd, maar hebben niet deelgenomen aan de studie. We hebben contact opgenomen met de Waalse fietsmanager voor een uitwisseling van gegevens, maar Wallonië is slechts beperkt bereikbaar via het netwerk.

Alle mogelijke fietssnelwegen werden in kaart gebracht. Het gaat in totaal om 32 routes. Alle routes hebben het potentieel om een fietssnelweg te worden.

Er zijn op dit moment nog geen specifieke budgetten uitgetrokken. Zoals destijds ook vermeld werd in de resolutie, wordt in Brussel de eerste jaren geïnvesteerd in het netwerk van de gewestelijke fietsroutes (GFR). De projecten voor fiets-GEN-routes die verwezenlijkt kunnen worden tijdens andere werven, volgen we uiteraard op. Zo omvat een aantal wijkcontracten een deel van de fiets-GEN-route langs lijn 28.

Een concrete timing is er nog niet, maar de eerste werven voor het fiets-GEN moeten niet verwacht worden voor 2016.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Cette étude a-t-elle été rendue publique ? Où peut-on se la procurer ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Elle sera mise à la disposition du parlement en néerlandais, puisqu'il s'agit d'un projet qui concerne la Région flamande.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *À combien se chiffrent les travaux d'infrastructures pour les liaisons manquantes ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le coût réel sera calculé dans le cadre du projet définitif.*

- *L'incident est clos.*

cyclables régionaux (ICR) à Bruxelles. Un suivi des projets d'itinéraires ICR qui se présentent dans le cadre d'autres chantiers sera bien entendu assuré. Ainsi, un certain nombre de contrats de quartier prévoient une section de l'itinéraire le long de la ligne 28.

Aucun calendrier concret n'a encore été établi, mais les premiers chantiers dans ce cadre ne doivent pas être attendus avant 2016.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Is die studie openbaar gemaakt? Waar kunnen wij ze terugvinden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik kan de studie, die ik samen met Vlaams minister Crevits en de deputatie van Vlaams-Brabant op een persconferentie heb voorgesteld, aan de commissie bezorgen. Ze is evenwel enkel in het Nederlands beschikbaar en zal niet vertaald worden, aangezien het een project van het Vlaams Gewest betreft.

Mevrouw Annemie Maes.- Zijn de kosten voor de infrastructuurwerkzaamheden voor de ontbrekende verbindingen al becijferd?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Niet in detail, maar we weten wel waar een brug of een tunnel nodig is. De reële kostprijs zal voor het definitieve project worden becijferd.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'accident de tram au carrefour
Vanderkindere".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'accident entre deux trams
avenue Churchill et la difficulté de rétablir le
trafic qui s'en est suivie".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- À plusieurs reprises, je vous ai fait part de la situation d'inconfort et de dangerosité dans lesquelles se trouvent les usagers de la ligne 7 entre Churchill et Vanderkindere.

Ainsi, tout client qui emprunte la ligne 7 pour se rendre à Vanderkindere, station située près du terminus officiel, est contraint d'attendre, au rond-point Churchill, entre trois et douze minutes suivant le moment de la journée, avant de pouvoir aboutir à Vanderkindere.

La question est de savoir pourquoi dépenser des sommes non négligeables dans un programme VICOM si l'usager doit subir des arrêts prolongés en cours de parcours, ou une rupture de charge inconfortable et pénalisante comme c'est le cas depuis plusieurs années. Rien ne change, malgré des promesses de votre part auxquelles on n'a jamais donné suite.

Un événement qui aurait pu avoir des conséquences nettement plus dommageables s'est produit le vendredi 18 janvier entre deux trams, qui ont fait les frais du mauvais agencement du carrefour et qui sont entrés en collision. Cet incident a provoqué des dégâts matériels et de nombreux retards sur la ligne.

Il est temps de reconnaître qu'il faut mettre fin à cette rupture de charge infernale pour l'usager, en

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het tramongeval op het
Vanderkindere-kruispunt".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "het ongeval met twee trams op
de Churchillaan en de daaropvolgende
problemen met het verkeer".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ik heb u meermaals geïnterpelleerd over de gevaarlijke situatie voor de gebruikers van lijn 7 tussen Churchill en Vanderkindere. Aan de Churchill-rotonde moet je immers drie tot twaalf minuten wachten voor je Vanderkindere op kunt.*

Wat voor zin heeft het om veel geld te besteden om de commerciële snelheid te verhogen, als de gebruiker onderweg in gevaarlijke omstandigheden moet overstappen en daarbij veel tijd verliest? Ondanks uw beloftes verandert er niets.

Op 18 januari betaalden twee trams de prijs voor de slechte inrichting van het kruispunt. Ze botsten op elkaar, wat leidde tot materiële schade en grote vertragingen op de lijn.

Het wordt tijd dat er een rechtstreekse verbinding komt tussen Churchill en de Noord-Zuidverbinding.

Kent u de oorzaken van het ongeval? Welke kosten heeft het veroorzaakt?

Hoeveel tijd had de MIVB nodig om te reageren en om de normale toestand te herstellen?

Hoeveel ongevallen zijn er al geweest met trams, auto's of voetgangers sinds de nieuwe inrichting van het kruispunt?

rétablissant une liaison directe entre Churchill et l'axe Midi-Nord.

Dès lors, j'aurais souhaité obtenir les éclaircissements suivants : avez-vous pu établir les causes de cet accident ? Connaissez-vous les coûts engendrés ?

Combien de temps a-t-il fallu afin d'obtenir une réponse de la STIB, de maîtriser les événements et de rétablir une situation normale ?

Enfin, combien d'incidents impliquant des trams, des voitures ou des piétons ont-ils été répertoriés depuis le nouvel agencement du carrefour ?

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

Mme Céline Delforge.- Une collision peut toujours survenir. J'aimerais néanmoins savoir ce qui s'est passé lors de cet accident et, plus particulièrement, quels sont les aspects du profil de l'aménagement qui ont eu une incidence dans la collision ?

Par-dessus tout, j'aimerais savoir ce qui a retardé à ce point le rétablissement du trafic de trams. Il s'agit tout de même de lignes très fréquentées.

Autrement dit, j'aimerais avoir quelques éclaircissements avant de tirer des conclusions qui seraient hâtives à l'heure actuelle.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le vendredi 18 janvier 2013, plusieurs incidents simultanés se sont déroulés dans le même secteur de la ville, touchant les lignes de tramways 3 et 7. À 8h37, un tram de la ligne 7, effectuant une manœuvre de demi-tour au rond-point Winston Churchill pour résorber du retard, a déraillé du bogie central au franchissement d'un aiguillage.

Le pantographe du tramway a subi des dégâts importants et s'est retourné. La STIB a dû attendre quelque temps l'arrivée du véhicule sur rail Unimog qui assure le remorquage des trams et le "réenraillement". Ce véhicule était en effet sollicité pour une avarie sur un tram à hauteur de la rue Marius Renard.

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

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Een botsing is altijd mogelijk. Wat is er precies gebeurd en welke rol heeft de inrichting van het kruispunt daarin gespeeld?*

Waarom heeft het zo lang geduurd voor het tramverkeer hersteld was?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op 18 januari 2013 hebben zich in dezelfde zone van de stad verschillende ongevallen voorgedaan op de tramlijnen 3 en 7.*

Om 8u37 ontspoorde een tram 7 aan de Winston Churchill-rotonde toen deze een manoeuvre uitvoerde om rechtsomkeer te maken. Daarbij liep de tram aanzienlijke schade op.

De MIVB heeft moeten wachten op de aankomst van een voertuig op sporen (Unimog) dat trams kan takelen en opnieuw op de sporen kan zetten. Dat voertuig was al opgeroepen voor schade aan een tram ter hoogte van Marius Renard.

Het opnieuw op de sporen zetten van de tram werd

Les opérations de remise sur voie ont été fortement compliquées par la présence de bordures de part et d'autre de la voie, limitant les possibilités de positionner le matériel hydraulique de levage et de ripage. Les trams de la ligne 7 ont dès lors été limités à l'entrée du rond-point Winston Churchill.

À 10h46, alors que les opérations de remise sur voie étaient en cours au rond-point Churchill, deux trams de la ligne 3 sont entrés en collision en effectuant des manœuvres de terminus provisoire à la place Léon Vanderkindere, précisément en raison du déraillement survenu le matin même au rond-point Churchill.

Suite à cette collision, les deux trams ont déraillé, le pantographe d'un des deux trams s'est coincé dans une potence de support du fil trolley, et a donc dû être dégagé à l'aide d'une voiture-échelle. Les opérations de remise sur voie ont été fortement compliquées par la présence d'arbres aux alentours de la voie - rendant le recours à une grue impossible - et d'une chambre de visite de l'égout à hauteur du bogie qui avait déraillé, limitant les possibilités de positionner le matériel hydraulique de levage et de ripage.

Le matériel de relevage étant déjà mobilisé au rond-point Churchill, il a fallu patienter pour entamer la remise sur voie des deux trams entrés en collision à la place Vanderkindere. Le service a été rétabli au rond-point Churchill à 13h54 et à la place Vanderkindere à 14h45, heure à laquelle l'exploitation des lignes 3 et 7 a été normalisée.

Des bus-navettes ont été mis en place sur le tronçon non desservi entre la place Vanderkindere et le rond-point Churchill. Il n'y avait aucun voyageur dans les trois trams impliqués dans ces incidents. Les conducteurs de tram n'ont pas été blessés. Les coûts matériels pour la réparation des tramways s'élèvent à 7.300 euros. Ces trois dernières années, trois collisions légères, deux en 2010 et une en 2012, sont survenues à cet endroit.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Il me semblait que d'autres accidents liés à des collisions de trams étaient survenus. Je ne comprends néanmoins pas pourquoi un problème technique au rond-point Churchill cause un accident au niveau de la rue

bovendien sterk bemoeilijkt door de stoepen op bepaalde plaatsen van de weg. De trams van lijn 7 werden bijgevolg beperkt tot de Winston Churchill-rotonde.

Om 10u46, terwijl men aan de Churchillrotonde de tram weer op de sporen aan het zetten was, zijn twee trams van lijn 3 tegen elkaar gebotst terwijl ze manoeuvres maakten aan de tijdelijke eindhalte aan het Vanderkindereplein die was ingesteld na de ontsporing aan de Churchill-rotonde.

Door de botsing ontspoorde beide trams. De pantograaf van een van de trams blokkeerde en moest met behulp van een laddervoertuig worden verwijderd. Het weer op de sporen zetten van de trams werd bovendien sterk bemoeilijkt door de bomen langs de weg - het was onmogelijk om een kraan te gebruiken - en door een controleput ter hoogte van het ontspoorde draaistel.

Aangezien het optillingsmateriaal al gemobiliseerd was aan de Churchill-rotonde, heeft het enige tijd geduurd voordat de situatie aan het Vanderkindereplein opgelost raakte. De dienstverlening werd om 13u54 hersteld aan de Churchill-rotonde en om 14u45 aan het Vanderkindereplein.

Tot die tijd werden er pendelbussen ingezet tussen de Churchill-rotonde en het Vanderkindereplein. Er bevonden zich geen reizigers in de trams op het ogenblik van de incidenten. De trambestuurders raakten niet gewond. De reparatie van de materiële schade heeft 7.300 euro gekost.

De voorbije drie jaar hebben er drie lichte botsingen plaatsgevonden op dezelfde plaats: twee in 2010 en één in 2012.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Het is onbegrijpelijk dat een technisch probleem aan de Churchill-rotonde een ongeval aan de Vanderkinderstraat veroorzaakt.*

Vanderkindere.

Le temps de réaction me paraît également particulièrement lent entre le problème technique, l'accident et la réparation.

Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet.

- *Les incidents sont clos.*

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 formation des conducteurs de
la STIB".**

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- 2012 aura été une année noire pour la STIB concernant le nombre d'accidents mortels impliquant ses véhicules.

Suite à la succession de ces événements dramatiques, le Conseil d'administration de la STIB avait alors décidé de renforcer les mesures de sécurisation du réseau. Parmi ces mesures, on compte la mise en place, lors de chaque accident grave, d'un groupe de travail chargé d'analyser les faits objectifs et d'évaluer les actions concrètes à mettre en œuvre : une adaptation des infrastructures, une sensibilisation régulière des usagers de la route et de ses conducteurs par des campagnes d'information ainsi qu'une assistance aux victimes.

La STIB se devait aussi de renforcer la formation de ses conducteurs. Celle-ci est passée de 27 à 33 jours. L'allongement de la formation permet d'augmenter les jours de conduite, notamment en compagnie de collègues expérimentés qui peuvent expliquer toutes les nuances de la conduite.

Ces accidents ont, on l'imagine bien, donné lieu à un grand désordre. Des victimes choquées, des chauffeurs et des piétons aussi. Mais également des victimes laissées sans périmètre de sécurité sur les

Ik heb ook de indruk dat het zeer lang heeft geduurd voordat het probleem opgelost raakte.

- *De incidenten zijn gesloten.*

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 opleiding van de MIVB-bestuurders".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- 2012 was een zwart jaar voor de MIVB omdat het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers erg hoog was.

De raad van bestuur van de MIVB besliste om het netwerk beter te beveiligen tegen ongelukken. Na elk ernstig ongeval wordt er een werkgroep opgericht die de feiten analyseert en concrete maatregelen voorstelt, zoals de aanpassing van de infrastructuur of de bewustmaking van chauffeurs.

Ook de opleiding van chauffeurs zou worden verbeterd en is verlengd van 27 tot 33 dagen. Zo kunnen beginnende chauffeurs langer proefrijden onder begeleiding van ervaren collega's.

Ernstige ongevallen leiden vaak tot chaotische toestanden met slachtoffers, chauffeurs en voorbijgangers die in shock zijn. Het gebeurt zelfs dat passagiers zonder enige informatie aan hun lot worden overgelaten. Vaak zijn er veel getuigen.

Wat gebeurt er precies bij een ernstig ongeval? Zijn de chauffeurs opgeleid om op gepaste wijze te reageren? Krijgen ze een EHBO-opleiding? Is zo'n opleiding vrijblijvend of verplicht?

voies, des passagers abandonnés à leur sort sans information. Les témoins de ces faits sont nombreux, qu'ils soient usagers des transports publics ou simples passants.

Que se passe-t-il au niveau de la STIB quand un fait grave est signalé ? Les chauffeurs ont-ils reçu une formation pour savoir comment réagir ? Ont-ils une formation aux premiers secours ou le brevet européen de premiers secours (BEPS) de la Croix-Rouge ? Le propose-t-on aux chauffeurs ou est-ce obligatoire ?

Dès qu'un incident est connu des services, comment intervient le dispatching ? Son intervention est-elle bien définie pour assurer les premières mesures à prendre sur place et les dispositions de réorientation efficace de la clientèle ?

Quel est le laps de temps maximum pour proposer un transport alternatif ou une information sur d'autres trajets disponibles ?

Actuellement, la STIB accompagne les victimes d'incidents dans le cadre de ses obligations légales, principalement sur un plan financier, même si une écoute active est, d'emblée, possible.

A-t-on avancé dans le projet d'aide psychologique externalisée annoncé il y a six mois ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tous les incidents ou accidents, bénins ou graves, sont transmis dans les plus brefs délais au dispatching tram, bus ou métro de la STIB, en fonction des modes concernés, ou au Bureau de coordination des opérations du département de sécurité (BCO) qui se coordonnent entre eux.

Les procédures et les instructions sont bien définies et le personnel concerné reçoit les formations et recyclages nécessaires.

S'agissant d'accidents impliquant un tram ou un bus, les premiers appels arrivent au dispatching qui prévient immédiatement les secours - police, pompiers -, le ou les véhicules techniques spécialisés de la STIB - dépanneuse, grue, voiture-échelle, rail-route, etc. - et les gradés de l'exploitation, à savoir un manager d'intervention et

Hoe reageert de verkeerscentrale van de MIVB op ernstige ongevallen? Zorgt die ervoor dat er ter plaatse maatregelen worden genomen en dat passagiers worden opgevangen?

Hoe lang mag het maximaal duren om de passagiers na een ongeluk op een ander voertuig te laten stappen of informatie te verstrekken over alternatieven?

De MIVB is wettelijk verplicht om slachtoffers van ongelukken te begeleiden, vooral inzake schadevergoeding.

Zes maanden geleden werd voorgesteld om een beroep te doen op externe psychologische hulp. Wat is de stand van zaken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Telkens wanneer zich een incident of ongeval voordoet, wordt de verkeerscentrale voor trams, bussen of metro's van de MIVB of het coördinatiebureau voor de veiligheidsdienst zo snel mogelijk ingelicht.*

De procedures zijn duidelijk omschreven. Het personeel wordt opgeleid en krijgt herhalingscursussen om ze toe te passen.

In geval van een ernstig ongeval met een tram of bus, verwittigt de verkeerscentrale eerst de hulpdiensten of trommelt het een bijzonder voertuig van de MIVB op (zoals een takelwagen). Er gaan meerdere gespecialiseerde personeelsleden ter plaatse.

De verkeerscentrale beslist indien nodig om een

un chef d'incident veillant à la coordination permanente avec les services de secours, un manager de ligne pour la prise en charge du conducteur concerné et, si nécessaire, un ou des techniciens spécialisés.

Le dispatching décide de la mise en place du plan d'urgence si cela s'avère nécessaire et prévient les services chargés de l'information aux voyageurs. Il met également en place des déviations pour les autres véhicules, en fonction des possibilités. Pour les trams, il faut tenir compte de l'éventuelle coupure du courant de traction sur le lieu de l'accident et des aiguillages disponibles de part et d'autre.

Des managers d'intervention sont envoyés sur place pour assister les conducteurs et informer les voyageurs. Des navettes en bus sont, bien entendu, également commandées pour assurer le remplacement des trams sur le (ou les) tronçon(s) non desservi(s), sachant qu'il n'est pas aisé de remplacer une desserte ferroviaire par des autobus, tant sur les lieux de l'accident que le long des voies en site propre ou en tunnel.

Il faut également être conscient du fait que des autobus et des chauffeurs doivent être disponibles, que les délais pour l'arrivée de ces autobus peuvent être longs et que beaucoup de trams peuvent être immobilisés entre le lieu d'un accident et les arrêts où il y a un aiguillage pour les dévier. Cela peut donc concerner des centaines de voyageurs aux heures de pointe.

Les autobus, lorsqu'ils sont présents, ne peuvent pas toujours prendre immédiatement l'ensemble des voyageurs en charge. L'envoi d'agents supplémentaires pour informer les voyageurs sur les lieux de l'incident et sur les tronçons non desservis demande aussi du temps et l'interruption du service peut parfois se prolonger plusieurs heures, en fonction du type d'accident.

Sur les lieux de l'accident, un périmètre de sécurité est installé par la police, ou en coordination avec la police si cela s'avère nécessaire.

Pour mieux informer ses voyageurs, la STIB développe actuellement le projet *Alterno* qui dispense, sur les tronçons les plus difficiles de son réseau de surface, l'information d'une desserte de remplacement par l'ouverture de panneaux aux

noodplan van start te laten gaan en licht de diensten die informatie verstrekken aan passagiers in. Indien mogelijk worden voertuigen omgeleid. Er moet bijvoorbeeld rekening mee worden gehouden dat de stroomvoorziening defect kan zijn als er zich een ernstig tramongeval heeft voorgedaan.

Er komt ook personeel ter plaatse om de chauffeur te begeleiden en passagiers te informeren. Uiteraard worden er in geval van een ongeluk met een tram vervangende bussen ingezet. Overigens is het vaak niet zo eenvoudig om een bus het tracé van een tram te laten volgen.

Er moeten ook bussen en chauffeurs beschikbaar zijn en het kan lang duren eer er een bus ter plaatse is. Vaak staan veel trams op dezelfde lijn stil. Tijdens de spitsuren kan een ongeluk gevolgen hebben voor honderden passagiers.

Als er al bussen beschikbaar zijn, volstaan ze ook niet altijd meteen om alle gestrande reizigers te vervoeren. Soms wordt er extra personeel ter plaatse gestuurd om passagiers te informeren, maar dat vraagt ook tijd. Het kan soms enkele uren duren voordat de normale dienstregeling is hersteld.

Na een ongeval wordt er eventueel in overleg met de politie een veiligheidszone afgebakend.

*De MIVB werkt momenteel aan *Alterno*, een systeem om passagiers te informeren over vervangend openbaar vervoer na ongevallen. Dat gebeurt met behulp van informatieborden bij de haltes.*

Aangezien de MIVB zich ervan bewust is dat passagiers goed moeten worden geïnformeerd, worden er nog andere maatregelen genomen, zoals het plaatsen van elektronische borden bij haltes, de oprichting van een specifieke verkeerscentrale om de informatieverstrekking aan passagiers te regelen en het ontwikkelen en verbeteren van websites en apps voor smartphones.

Binnen een jaar begint het Brussels Gewest met het plaatsen van nieuwe bus- en tramhokjes. Daarbij zal veel aandacht gaan naar informatieverstrekking.

Chauffeurs van de MIVB krijgen geen EHBO-opleiding. Dat is niet wettelijk verplicht. Ze worden

arrêts.

Consciente de l'importance de l'information en temps réel aux arrêts de surface, la STIB poursuit différents projets :

- l'installation d'afficheurs dynamiques aux arrêts ;
- la création un dispatching pour l'information aux voyageurs ;
- le déploiement et l'optimisation des sites et des applications pour smartphones.

Par ailleurs, dans le cadre des nouveaux abris "régionaux", dont le placement commencera dans environ un an, un accent particulier sera mis sur l'information aux voyageurs.

En ce qui concerne la formation à la gestion des accidents et spécialement la formation des chauffeurs aux premiers secours, la réponse à la question est négative, aucune obligation légale n'existant en la matière. Il faut savoir que les délais d'intervention des services de secours sont très courts en milieu urbain.

Néanmoins, dans leur formation initiale et lors de formations continuées, les chauffeurs sont formés à la gestion des incidents, dans leur rôle de chauffeur. Les objectifs poursuivis sont les capacités d'évaluer la situation, de prévenir immédiatement le dispatching, de sécuriser la zone, d'éviter que d'autres accidents ne surviennent après un premier accident et de porter assistance.

Pour ce qui concerne l'accompagnement psychosocial, la procédure de sélection du prestataire externe qui sera chargé de cette matière se terminera dans les prochains jours. L'objectif est d'accompagner les collaborateurs de la STIB et les membres de leurs famille confrontés à une problématique psychosociale (stress, assuétude, traumatisme suite à un accident de travail...).

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je vous remercie pour ces réponses. Le hasard veut que deux des accidents mortels ont eu lieu l'année dernière dans ma commune, Woluwe-Saint-Pierre. J'ai eu l'occasion d'être en contact avec de nombreux intervenants. Il en ressortait un grand cafouillage,

opgeleid om de situatie na een ongeval goed in te schatten, meteen de verkeerscentrale te verwittigen, de zone van het ongeval te beveiligen, te vermijden dat er nog meer ongevallen gebeuren en hulp te verlenen.

Binnen enkele dagen eindigt de selectieprocedure voor een externe instantie die zich zal bezighouden met de psychosociale begeleiding van MIVB-chauffeurs en hun familie als ze last hebben van stress, trauma's enzovoort.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Toevallig waren er vorig jaar twee dodelijke ongevallen in mijn gemeente, Sint-Pieters-Woluwe, waarbij ik zelf heb kunnen vaststellen dat alles in de praktijk nog niet zo vlot verloopt als u laat uitschijnen. Ik roep u dus op om*

qui a certainement duré plus d'une heure...

Dans votre réponse, le dispositif a l'air bien rôdé, mais, malheureusement, dans la réalité, il y a encore des améliorations à apporter parce que visiblement, ça ne se passe pas bien. C'est un appel que je vous lance pour faire en sorte que les chauffeurs et les usagers des transports en commun puissent avoir une information plus rapide qu'actuellement.

Vous nous avez parlé d'une évaluation devant avoir lieu avant le lancement éventuel d'un plan d'urgence...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cela dépend de la gravité de la situation.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Ici, c'étaient des accidents mortels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans le cas d'un incident si grave, il n'y a aucune hésitation à avoir sur le déploiement du dispositif. Je suis sûre que les services de la STIB responsables de la gestion de ce type d'incidents ont déjà fait l'évaluation des modalités d'intervention, constatant la nécessité d'y apporter des améliorations.

Nous sommes dans un processus d'amélioration constante, sur la base d'évaluations régulières de l'application des procédures. Bien sûr, il ne faut pas négliger le facteur humain et sa marge d'erreur.

- L'incident est clos.

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 "le désenclavement durable de
l'Erasmus Hogeschool".**

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

ervoor te zorgen dat de chauffeurs en de gebruikers sneller geïnformeerd worden.

U spreekt over een voorafgaande evaluatie vooraleer er eventueel een noodplan gestart wordt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat hangt af van de ernst van de situatie.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Hier ging het om dodelijke ongevallen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *In een dergelijk geval wordt er niet geaarzeld om het noodplan te starten. De diensten van de MIVB die hiervoor verantwoordelijk zijn, hebben na een evaluatie al vastgesteld dat er nog zaken moeten verbeterd worden. Zo wordt het systeem voortdurend bijgestuurd, al kunnen menselijke fouten natuurlijk nooit uitgesloten worden.*

- Het incident is gesloten.

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 duurzame ontsluiting van de
Erasmus Hogeschool".**

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le quai de l'Industrie, à Anderlecht, est une zone en pleine expansion où se côtoient des entreprises (Eco-pôle, Port-Sud), des projets de logements de la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), l'Erasmus Hogeschool et Abatan. Il est situé à un endroit stratégique sur le canal et ces activités généreront un flux de mobilité supplémentaire.*

Aujourd'hui, le campus et les entreprises sont difficilement accessibles à pied, à vélo ou en transports publics. Villo n'y est pas présent et l'accès à la station de métro Delacroix est dangereux pour les piétons, en raison de l'intensité du trafic.

Avez-vous envisagé le désenclavement durable de l'Erasmus Hogeschool ? Quels sont les modes de transport privilégiés des étudiants et du personnel de l'établissement ? Ce désenclavement est-il conforme aux objectifs du Plan Iris 2 ? Quelles sont vos conclusions concernant les déplacements à vélo, à pied et en transports publics ? Le quai de l'Industrie est-il sûr pour les piétons et les cyclistes ?

Avez-vous envisagé l'élargissement du passage pour piétons sur le quai de l'Industrie ? Prévoyez-vous une piste cyclable séparée en complément de celle située de l'autre côté du canal ? Prévoyez-vous une passerelle sécurisée pour les piétons et les cyclistes sur le canal ou une passerelle supplémentaire ? L'Erasmus Hogeschool pourrait-elle être reprise dans la seconde phase du plan Villo ? L'installation d'une station Villo sur le quai de l'Industrie est-elle envisagée avec JCDecaux ?

De heer Jef Van Damme.- De Nijverheidskaai in Anderlecht is in volle ontwikkeling. Ecopool, Zuidhaven, woonprojecten van de GOMB, de Erasmus Hogeschool en Abatan zijn er gerealiseerd of in ontwikkeling. De Nijverheidskaai heeft dan ook een strategische ligging aan het kanaal, tussen Anderlecht en Brussel. Deze activiteiten zullen een bijkomende mobiliteitsstroom met zich meebrengen.

Vandaag worden de campus van de Erasmus Hogeschool en de andere projecten aan de Nijverheidskaai niet goed ontsloten voor de inwoners, de studenten en werknemers. Zo bestaan er nog heel wat drempels om de school te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bereiken.

De school ligt op een blinde vlek van de Villokaart. Het voetpad aan de Nijverheidskaai tot aan het metrostation Delacroix is zeer smal en onveilig omwille van de hoge snelheid van het doorgaand verkeer. Het is zeer moeilijk voor fietsers en voetgangers om de overkant van het kanaal te bereiken. Dit kan enkel via de metrobrug aan station Delacroix of aan het Vandevelde-kruispunt waar koning Auto voorrang krijgt.

Hebt u de duurzame ontsluiting van de Erasmus Hogeschool onderzocht? Welke vervoersmiddelen gebruiken de studenten en personeelsleden van de Erasmus Hogeschool en in welke verhouding? Voldoet dit aan de verwachtingen? Voldoet dit aan de doelstellingen van het Iris 2-plan?

Wat waren de conclusies over het gebruik van de fiets? Wat waren de conclusies over het gebruik van het openbaar vervoer? Wat waren de conclusies over de voetgangers?

Is de Nijverheidskaai volgens u veilig voor voetgangers en fietsers? Hebt u een verbreding van het voetpad aan de Nijverheidskaai onderzocht? Hebt u een vrijliggend fietspad gepland aan de Nijverheidskaai als aanvulling op het fietspad aan de overkant van het kanaal?

Hebt u een veilige oversteekplaats van het kanaal overwogen voor fietser en voetganger? Zo ja, op welke manier? Hebt u een bijkomende voetgangers- en fietsersbrug gepland? Zo ja, waar?

Is er volgens u een onbenut potentieel voor Villo ter hoogte van de Erasmus Hogeschool? Hebt u

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Nous ne disposons pas de données relatives aux déplacements des étudiants et du personnel de l'Erasmus Hogeschool.*

La réalisation d'une nouvelle passerelle piétonne et cyclable est à l'étude dans le cadre du projet Port-Sud. Par ailleurs, il est envisagé de remplacer une canalisation endommagée par une passerelle piétonne et cyclable et une canalisation, soit à l'endroit actuel, soit dans le prolongement de la rue du Constructeur. Les deux endroits se situent à une distance suffisamment proche de la Erasmus Hogeschool pour que les étudiants puissent en profiter.

À l'issue de la deuxième phase du développement du système Villo, il s'avérera sans doute qu'un certain nombre de stations n'auront pu être créées pour des raisons techniques. Des discussions seront ensuite menées avec l'entreprise JC Decaux afin de combler ces "trous" du réseau.

La zone du quai de l'Industrie a peu de chance d'être retenue pour le placement d'une station Villo parce que le canal constitue un obstacle.

Par conséquent, seule la moitié du potentiel de placement pourrait être exploitée dans la situation actuelle.

Une passerelle piétonne et cyclable constituerait la meilleure solution, car elle créerait un potentiel de développement suffisant qui pourrait justifier le placement d'une station Villo à cet endroit.

voor fase 2 van Villo de plaatsing van een station aan de Nijverheidskaai overwogen? Hebt u overleg gepleegd met JCDecaux over de plaatsing van een Villostation aan de Nijverheidskaai?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het Bestuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over geen enkel gegeven met betrekking tot de verplaatsingen van de studenten en het personeel van de Erasmus Hogeschool. Een mobiliteitsplan in samenwerking met de hogeschool zou inderdaad interessant zijn.

De wenselijkheid van een nieuwe voet- en fietsbrug wordt bestudeerd in het raam van het project Zuidhaven. Het gewest heeft onlangs een ontmoeting gehad met de gemeente Anderlecht, de dragers van het project Zuidhaven en de onderneming Elia. De brug voor nutsleidingen van Elia gelegen in het verlengde van de Materiaalstraat is zwaar beschadigd en moet tamelijk snel gerenoveerd worden.

Men denkt eraan om ze te vervangen door één voet-, fiets- en nutsleidingenbrug op de huidige plaats ofwel in het verlengde van de Bouwerstraat. Beide plaatsen liggen dicht genoeg bij de Erasmus Hogeschool om er de studenten van te laten genieten.

Aan het eind van de tweede fase van de plaatsing van het Villo-systeem zal ongetwijfeld blijken dat een aantal stations niet tot stand gebracht kon worden, met name vanwege technische redenen. Daarna zullen er besprekingen kunnen aangevat worden met het bedrijf JC Decaux om de gaten in het netwerk te dichten.

De zone die in uw vraag vernoemd wordt, heeft weinig potentieel om in aanmerking te komen voor de plaatsing van een Villo-station omdat het kanaal spelbreker is. Daardoor zou in de huidige stand van zaken slechts de helft van het plaatsingspotentieel kunnen geëxploiteerd worden.

Een voet- en fietsbrug zou de beste oplossing zijn omdat er dan wel voldoende ontwikkelingspotentieel zou zijn, wat de plaatsing van een Villo-station op die plek zou kunnen rechtvaardigen.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je vous remercie pour votre réponse détaillée.*

- *L'incident est clos.*

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 "une nouvelle ligne de tram à
Tour & Taxis et la passerelle Picard".**

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Lors du réaménagement de la place Rogier, une déviation des bus par le boulevard du Roi Albert II est prévue, qui est soumise à l'obtention d'un permis d'urbanisme. Les adaptations nécessaires ne sont pas encore tout à fait claires, car elles dépendent de l'aménagement d'une ligne de tram entre Tour & Taxis et la gare Centrale.*

En mars 2012, l'étude socio-économique sur la ligne de tram, prévue pour 2020 au plus tard, était encore en cours. Plusieurs scénarios étaient envisagés.

Pour relier la rue Picard et l'avenue Simon Bolivar, il est prévu de construire une passerelle de type "bow-string" au-dessus du canal, qui sera réservée aux piétons et aux transports en commun. Beliris prendra en charge les frais de l'étude pour cette passerelle Picard.

L'étude portant sur la nouvelle ligne de tram reliant T&T au centre de Bruxelles est-elle terminée ? Quel sera son tracé ? Comment cette décision sera-t-elle communiquée ?

Dans une première phase, une ligne de bus desservira le site de T&T. L'étude consacrée à cette ligne de bus est-elle terminée ? Quand celle-ci

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

De heer Jef Van Damme.- Dat is een heel volledig antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

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 "een nieuwe tram aan Thurn & Taxis en de Picardpasserel".

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

De heer Jef Van Damme.- Bij de heraanleg van het Rogierplein is er sprake van de bussen via de Koning Albert II-laan om te leiden. Daarvoor is een stedenbouwkundige vergunning nodig. Welke aanpassingen precies nodig zijn, is nog niet volledig duidelijk want er is nog een ongekende factor, namelijk de aanleg van een tramlijn tussen Tour & Taxis en het Centraal Station. Dat wordt nu onderzocht.

In maart 2012 was de sociaaleconomische studie over de tramverbinding nog in de maak. Er worden verschillende scenario's bestudeerd. De tramlijn is gepland tussen 2016 en 2020. Ondertussen zou er een nieuwe buslijn komen.

Voor de tramlijn is een brug over het kanaal nodig, als verbinding tussen de Picardstraat en de Simon Bolivarlaan. Deze brug, de 'Picardpasserel', zal gebruikt worden door voetgangers en het openbaar vervoer. Het gaat om een brug van het bow-stringtype. De uitgaven voor de studie van de Picardpasserel vallen ten laste van Beliris.

Graag had ik een stand van zaken gekregen aangaande het onderzoek over de tramlijn die Tour & Taxis met het centrum van Brussel verbindt. Is dat onderzoek al afgerond? Als het nog niet klaar is, wanneer wordt het dan verwacht? Wat is beslist

sera-t-elle aménagée ?

Un projet définitif a-t-il été adopté pour la passerelle Picard ? Disposez-vous déjà d'une estimation du coût des travaux ? Qui assumera le financement de ceux-ci ? Quelle est la programmation des différentes étapes : demande de permis d'urbanisme, étude d'incidences, début des travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'étude socio-économique de la desserte en transports publics de Tour & Taxis n'est pas encore entièrement terminée. La phase la plus importante, visant à déterminer le meilleur tracé via une analyse socio-économique multicritères, a été terminée en septembre 2011. Les analyses de la demande démontrent que le tronçon le plus chargé est celui entre la gare du Nord et le site de Tour & Taxis.*

Au-delà de la gare du Nord, un potentiel existe néanmoins pour desservir la place Rogier et même plus loin la gare Centrale via le boulevard Pachéco. Les résultats démontrent aussi que poursuivre à l'ouest au-delà du site n'est pas absolument nécessaire en termes de potentiel voyageurs. Il est cependant nécessaire de relier cette ligne au réseau de la STIB à l'ouest du site.

Le scénario retenu est le suivant : gare de Jette - gare du Nord ou Rogier via la place Bockstael - boulevard Bockstael - rue Demeer - passage au travers du site de Tour & Taxis - rue Picard - passerelle Picard et boulevard Bolivar. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation, il serait cependant utile d'envisager un terminus sur le site de T&T ou à Bockstael pour améliorer les fréquences aux heures de pointe sur la section la plus chargée, c'est-à-dire entre la gare du Nord et T&T.

L'étude du phasage de l'évolution de l'offre en

inzake de te verbinden polen? Is al over een tracé beslist? Hoe wordt de beslissing bekendgemaakt?

In een eerste fase zou de Tour & Taxis-site bediend worden met een nieuwe buslijn. Ook hierover loopt een studie. Is deze studie al afgerond? Vanaf wanneer wordt deze lijn ingelegd?

Ook had ik graag een stand van zaken gekend over de brug. Is er al een definitief ontwerp? Wanneer is dat ontwerp klaar? Is er al een raming van de kostprijs van de werken? Wie financiert die? Wat is de timing van de verschillende stappen? Wanneer wordt de stedenbouwkundige aanvraag ingediend? Wanneer wordt de effectenstudie uitgevoerd? Wanneer worden de werken aangevat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De sociaaleconomische studie over de bediening van Tour & Taxis met het openbaar vervoer is nog niet helemaal voltooid. De belangrijkste fase, waarin het beste tracé moet worden bepaald op grond van een sociaaleconomische analyse met meerdere criteria, werd in september 2011 tot een goed einde gebracht. Uit de analyses van de vraag blijkt dat de trajecten van het openbaar vervoer tussen het Noordstation en Tour & Taxis het meest wordt gebruikt door passagiers.

Er is echter ook een potentieel om het openbaar vervoer na het Noordstation verder door te laten rijden. Een bediening van het Rogierplein en het Centraal Station (via de Pachecolaan) kan worden overwogen. Uit de resultaten blijkt ook dat het doortrekken van het openbaar vervoer in westelijke richting, voorbij Tour & Taxis, geen must is omdat het potentieel voor het aantrekken van meer reizigers beperkt is. Wel is het noodzakelijk dat er kan worden overgestapt op andere lijnen van de MIVB om in westelijke richting door te reizen.

Het aangenomen scenario bestaat in een tracé van het station van Jette naar het Noordstation of Rogier via het Bockstaelplein, de Bockstaellaan, de Charles de Meerstraat, een doorgang over Tour & Taxis, de Picardstraat, de Picardbrug en de Bolivarlaan. Om de exploitatiekosten binnen de perken te houden, is het nochtans aangewezen dat Tour & Taxis of Bockstael de eindhalte is. Zo kan de frequentie worden verbeterd op het gedeelte

transports publics sur cet axe constitue la dernière tranche de l'étude. Celle-ci est entamée mais en attente de précisions sur le calendrier de réalisation de la passerelle Picard et du développement de T&T. Ce projet connaîtra deux phases d'exploitation : une première phase bus et une seconde tram, qui devra être opérationnelle lorsque la demande sur le site de Tour & Taxis le justifiera, soit vraisemblablement en 2020.

En attendant, une ligne de bus performante en site propre sera mise en place et les études pour la réalisation de la ligne de tram seront réalisées, comme il est prévu dans le projet de contrat de gestion de la STIB qui est actuellement soumis au gouvernement.

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite pour la passerelle Picard au dernier trimestre 2012. Son prix a été estimé à 8,7 millions d'euros et est inscrit sur le budget de Beliris. Nous ne connaissons pas l'échéancier de l'étude d'incidences, de la délivrance du permis et de la réalisation.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le tracé qui a été retenu pour assurer la liaison entre Bockstael et Tour & Taxis est le plus logique, mais pas le plus évident à réaliser sur le plan technique, en raison d'un dénivelé important. Quelle est la solution envisagée ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les aspects techniques doivent encore être précisés.*

- *L'incident est clos.*

waar de meeste reizigers gebruik van maken, namelijk tussen het Noordstation en Tour & Taxis.

De studie over de planning van de evolutie van het aanbod van openbaar vervoer op deze verkeersader is het laatste gedeelte van de voornoemde sociaaleconomische studie. Die studie is van start gegaan. We wachten nog op extra informatie over de planning voor de Picardbrug en de ontwikkeling van Tour & Taxis. Het project zal uit twee exploitatiefasen bestaan. Eerst komt er een busfase, daarna een tramfase. Die laatste komt er pas als de vraag naar openbaar vervoer voor Tour & Taxis voldoende groot is. Dat zal waarschijnlijk tegen 2020 het geval zijn.

In afwachting daarvan komt er een performante buslijn met busstroken worden ingevoerd. De studies voor de realisatie van de tramlijn worden ook al bestudeerd. Dat staat in het ontwerp van beheerscontract van de MIVB, dat momenteel wordt besproken door de regering.

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor de Picardbrug werd in het laatste kwartaal van 2012 ingediend. De kostprijs bedraagt naar schatting 8,7 miljoen euro en wordt met middelen van Beliris gefinancierd. Gegevens over de timing van de effectenstudie, de aflevering van de vergunning en de uitvoering hebben we momenteel nog niet.

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

De heer Jef Van Damme.- Het tracé ligt dus vast. De stedenbouwkundige vergunning voor de brug is aangevraagd. Hoe maakt u de verbinding tussen Bockstael en Tour & Taxis? Er moet daar een enorm hoogteverschil overwonnen worden. Dat is met de tram niet evident.

Ik besef dat het een heel technische vraag is, en misschien hebt u de informatie niet bij de hand. Het voorgestelde tracé is het meest logische, maar het is technisch niet evident om te realiseren. Bestaat er al een oplossing voor?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb het tracé daarnet vermeld. Dat moet allemaal nog technisch uitgewerkt worden.

- *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 " le réaménagement de la place
Rogier".**

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais)*.- *La place Rogier subit une véritable métamorphose pour ce qui est des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics. Ces projets remontent à la législation précédente.*

Une bande piétonne en pavés de béton blanc, traversant la place, sera aménagée de la rue Gineste à l'avenue Albert II. Le trafic automobile sera dévié, de nouveaux luminaires seront placés ainsi qu'un auvent assez controversé.

La construction de cet auvent a été reportée à plusieurs reprises de mi-2011 à 2012. Les travaux concernant la station de métro souterraine et la place auraient dû être achevés en 2012. Aux dernières nouvelles, ils devraient l'être à la fin 2013.

Quel est le calendrier actuel relatif aux travaux de la station de métro, à la réalisation de l'auvent et au parachèvement de la place Rogier ?

Il est prévu de dévier la circulation automobile et celle des bus au cours de certaines phases du chantier. Quels sont les impacts de cette mesure ?

Par quel moyen et à quelle fréquence les riverains sont-ils informés de l'avancée des travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en*

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 heraanleg van het Rogierplein".

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

De heer Jef Van Damme.- Het Rogierplein ondergaat momenteel een echte metamorfose op maat van de voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. De plannen dateren nog uit de vorige legislatuur.

Er wordt onder meer een grote voetgangersstrip in witte betontegels aangelegd die loopt van de Ginestestraat over het Rogierplein tot aan de Albert II-laan. Het gemotoriseerd verkeer zal worden omgeleid en er komt nieuwe straatverlichting en een veelbesproken luifel.

De bouw van die luifel is meermaals uitgesteld: van midden 2011 tot 2012. Het ondergrondse metrostation en het plein zouden ook afgewerkt worden in 2012. Die timing is echter niet gehaald. Volgens het laatste bericht in januari zouden de werken in 2013 afgerond moeten zijn.

Wat is de huidige timing voor de aanpassing van het metrostation, de bouw van de luifel en de afwerking van het plein in het algemeen?

Tijdens bepaalde fasen van de werkzaamheden op het Rogierplein moet het verkeer worden omgeleid, waaronder de bussen. Zijn de gevolgen hiervan gemeten?

Hoe worden de buurtbewoners op de hoogte gehouden van de werken aan het Rogierplein? Met welke communicatiemiddelen? Met welke frequentie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-

néerlandais).- Sur la base du planning actuel, les travaux de rénovation de la station de métro Rogier seront terminés en septembre 2013.

Le délai contractuel de réalisation de l'auvent est de 220 jours ouvrables. Dans l'hypothèse d'un début des travaux en mai 2013, ceux-ci pourraient être terminés en août 2014.

La notification pour la commande des travaux relatifs à l'aménagement de la place a été transmise à l'entrepreneur début janvier 2013. Le chantier de réaménagement de la voirie est programmé pour 350 jours ouvrables. Il porte sur le réaménagement de façade à façade de la place Rogier et de la Petite Ceinture entre le carrefour avec le boulevard Albert II et la rue du Marais, ainsi que sur la rénovation de l'étanchéité d'une partie du tunnel métro et du parking sous la place.

Le phasage prévoit de commencer par les travaux de déplacement des bandes de circulation sur la Petite Ceinture pour suivre avec l'aménagement piétonnier et terminer par la place proprement dite. En effet, les travaux de rénovation de la place ne pourront se faire qu'après la réalisation de l'auvent.

Bruxelles Mobilité et l'entrepreneur travaillent actuellement à un calendrier de démarrage du chantier. Cependant, un travail de phasage directeur des travaux a déjà été préparé par Bruxelles Mobilité et le responsable de projet, en collaboration avec les zones de police de Bruxelles et Saint-Josse.

Ce phasage repose sur l'obligation de maintenir en permanence quatre bandes de circulation opérationnelles pendant toute la durée des travaux sur la Petite Ceinture, en raison de l'importance du trafic sur celle-ci.

La déviation d'une partie des bus a été étudiée dans le cadre d'une étude relative à la rue du Progrès, qui a conclu à la nécessité de maintenir au moins un des sens de circulation des bus sur la place durant les travaux. Cette contrainte a été mentionnée dans les cahiers des charges relatifs à l'auvent et à la voirie.

Lors de l'établissement du schéma directeur des travaux, des contacts ont été pris avec les sociétés riveraines pour tenir compte de leurs contraintes.

Uitgaande van de huidige planning zullen de werken voor de vernieuwing van het metrostation Rogier voltooid zijn in september 2013.

De contractuele termijn voor de uitvoering van de luifel is 220 werkdagen. Als de werkzaamheden hiervoor in mei 2013 van start gaan, zal de luifel in augustus 2014 klaar zijn.

De bestelling van de werken voor de inrichting van het plein werd in januari 2013 aan de aannemer gericht. Er zullen 350 werkdagen nodig zijn voor de heraanleg van de weg. Het gaat om de heraanleg van gevel tot gevel van het Rogierplein en de Kleine Ring tussen het kruispunt met de Koning Albert II-laan en de Broekstraat (kruispunten inbegrepen). Ook het kruispunt tussen de Koning Albert II-laan en de Kruisvaartenstraat en een vak van de Gineststraat zullen worden aangepakt.

De opdracht omvat bovendien de vernieuwing van de afdichting van een deel van de metrotunnel en de parking onder het plein.

Volgens de fasering moeten eerst de rijstroken van de Kleine Ring worden verplaatst. Daarna is de strip aan de beurt en op het einde wordt het plein zelf aangepakt. Er kan immers pas aan de vernieuwing van het plein worden gewerkt als de luifel er staat.

Mobiel Brussel en de aannemer maken momenteel een planning op voor het opstarten van de werken. Qua fasering hebben Mobiel Brussel en de projectmanager, in samenwerking met de politiezones Brussel en Sint-Joost, echter al voorbereidingswerk verricht, om een richtfasering van de werken op te maken.

Deze fasering berust op de verplichting om tijdens de hele duur van de werken op de Kleine Ring doorlopend vier operationele rijstroken te behouden (twee stroken per rijrichting). Gelet op het druk verkeer op de Kleine Ring en in de tunnels mag de capaciteit immers niet verminderd worden, ook niet tijdens de werken.

De omleiding van een deel van de bussen is onderzocht in het kader van een studie betreffende de Vooruitgangstraat. Daaruit blijkt dat niet alle bussen vanaf het plein naar de Koning Albert II-laan kunnen worden omgeleid. Tijdens de werken moet er dus voor worden gezorgd dat het

Bruxelles Mobilité et l'entrepreneur travailleront en étroite collaboration à une bonne gestion de la communication, en y associant la STIB et De Lijn.

Pour l'instant, seul un panneau d'information a été placé, qui donne une idée du projet. La véritable campagne de communication débutera en même temps que les travaux de surface.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Bien que, techniquement parlant, ces travaux s'effectuent uniquement au sous-sol, on a l'impression qu'ils se déroulent également en surface. Ne pourrait-on également afficher des informations sur les panneaux de séparation du chantier ?*

Il s'agit d'une opération relativement simple que Bruxelles Mobilité pourrait effectuer.

Le programme que vous évoquez est différé de 18 mois. Il était question initialement de fin 2012, et vous évoquez maintenant l'été 2014. Comment expliquez-vous cela ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les travaux de rénovation de la station de métro sont prioritaires sur ceux de la place. Ils enregistrent un léger retard.*

busverkeer minstens in één rijrichting kan blijven verlopen op het plein. Deze verplichting staat in de bestekken betreffende de luifel en de weg.

Bij het opmaken van het richtschema van de werken werd contact opgenomen met de ondernemingen in de buurt (hotels, Belfiusbank, Sint- Jansziekenhuis) om rekening te houden met hun bedrijfseisen.

Mobiel Brussel en de aannemer zullen nauw met elkaar samenwerken voor een goed beheer van de communicatie. De MIVB en De Lijn zullen bij dit proces worden betrokken. De communicatie zal doelgericht zijn, aangepast zijn aan de betrokken gebruikers en omwonenden en georganiseerd worden in het licht van de fasering van de werken. De communicatie naar de omwonenden, de hotels, de werkgevers en de handelszones toe zal anders worden beheerd dan die met betrekking tot de pendelaars, ongeacht het vervoersmiddel.

Momenteel wordt er bovengronds nog niet echt gewerkt en hebben wij enkel een groot informatiepaneel geplaatst dat een beeld geeft van wat er zal gebeuren. Zodra de bovengrondse werken van start gaan, zal echter een gerichte communicatiecampagne worden gevoerd.

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

De heer Jef Van Damme.- Technisch klopt het inderdaad dat er alleen maar ondergronds wordt gewerkt. Bovengronds heeft men evenwel de indruk dat er ook daar wordt gewerkt als men niet weet wat er precies aan de hand is. Men kan de afscheidingspanelen van de werf ook bekleden met informatieborden.

Ik vind het jammer dat het niet gebeurt. Dat is vrij gemakkelijk te implementeren. Mobiel Brussel kan dat zelf doen.

De timing die u nu geeft, is anderhalf jaar opgeschoven. Oorspronkelijk was er sprake van eind 2012 en nu spreekt u over de zomer van 2014. Hoe komt dat?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De werken aan het metrostation moeten eerst worden voltooid. Er is een lichte vertraging. Ik had natuurlijk gewild dat die luifel er al eerder stond,

- *L'incident est clos.*

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 "le développement des ICR et le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Le réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) devrait être achevé pour la fin de cette législature. Il permettra de développer le RER vélo avec les régions voisines. Mais son aménagement se heurte parfois à certaines réticences au sein de la population locale, ce qui a pour effet de retarder les travaux. Le dialogue avec les riverains et les communes est donc indispensable.*

En mars 2011, vous rappelez que 160km de pistes cyclables devraient encore être aménagés. 82 km ont été réalisés au cours de la précédente législature et 7,6 km depuis le début de celle-ci. Il convient donc d'accélérer la cadence.

Les chiffres reprenant le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées en 2012 ne sont pas encore disponibles.

Durant les discussions budgétaires, vous aviez affirmé que le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées n'était pas un bon indicateur de l'état d'avancement des ICR. Ces chiffres permettent pourtant d'estimer si le calendrier est ou non respecté. Combien de km de pistes cyclables séparées et marquées ont-ils été aménagés en 2012 ? Combien de km de bandes cyclables suggérées ?

maar ik blijf voorzichtig en mik op augustus 2014. De afwerking van het plein kan pas daarna gebeuren.

- *Het incident is gesloten.*

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 uitbouw van de GFR en het aantal kilometers gerealiseerde fietspaden".

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

De heer Jef Van Damme.- De gewestelijke fietsroutes (GFR) moeten klaar zijn tegen het einde van deze regeerperiode. De aanleg ervan stuit soms op weerstand van de plaatselijke bevolking, wat vaak de werkzaamheden vertraagt. Dialoog met de buurtbewoners en met de gemeenten is dus noodzakelijk. De GFR zijn van belang voor de uitbouw van een fiets-GEN met de naburige gewesten. Ook daarvoor is duidelijke communicatie nodig.

In een commissievergadering van maart 2011 herinnerde de minister eraan dat er op dat moment nog ongeveer 160 km fietspaden voor de GFR moest worden afgewerkt. Tijdens de vorige regeerperiode werd 82 km gerealiseerd. Sinds het begin van deze regeerperiode tot 2011 werd er 7,6 km gerealiseerd. Het tempo moet dus worden opgedreven.

Over de vooruitgang van de realisatie van de GFR ontbreken nog gegevens. De cijfers over het aantal aangelegde kilometer fietspaden in 2011 zijn beschikbaar. Ze zijn terug te vinden in de bijlage over fietsinfrastructuur, die was toegevoegd aan het verslag van de begrotingsbesprekingen van eind 2012. De cijfers van 2012 werden niet gegeven.

Tijdens de begrotingsbespreking zei de minister dat er niet meer wordt gewerkt met het criterium van

Comment évaluez-vous les avancées au niveau de la réalisation des ICR ? Si le nombre de kilomètres aménagés ne vous semble pas être un bon critère, quels sont vos autres critères ?

Quelle stratégie privilégiez-vous pour mener à bien l'aménagement des ICR ? Quels sont les critères de priorité en matière d'aménagement d'un ICR ? Comment informez-vous les riverains d'un tel aménagement et des travaux qu'il nécessite ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR) ne comprend pas que des pistes cyclables, mais aussi des itinéraires signalisés passant par des voiries locales calmes, où des interventions ponctuelles sont réalisées afin de réduire et ralentir la circulation.*

Le nombre de kilomètres n'est pas un bon indicateur de l'avancement des ICR, car il ne tient pas compte du réaménagement des rues en fonction de l'itinéraire cyclable. Cela n'empêche pas que les pistes cyclables sur les voiries régionales constituent, elles aussi, un objectif du Plan Iris 2 et du plan stratégique.

En 2012, environ 10,6 km de pistes cyclables ont été (ré)aménagés. Aucune piste suggérée n'a été peinte.

Sur 116 des 256 km que compte le réseau, des travaux ont entre-temps été effectués, que ce soient des marquages, l'aménagement d'oreilles de trottoirs, de ralentisseurs, de ronds-points, etc. Environ 30 km ont été pourvus de la nouvelle signalisation : itinéraires 11, 5 et tronçons de A et B, en plus des quatre premiers itinéraires qui ont été équipés de l'ancienne signalisation : les

het aantal kilometers aangelegd fietspad. Nochtans zijn deze cijfers nuttig om in te schatten of de uitbouw van de GFR op schema zit. Hoeveel kilometer erkende fietspaden, met name afgescheiden en gemarkeerde fietspaden, werden er aangelegd in 2012? Hoeveel suggestiestroken werden aangelegd in 2012?

Hoe evalueert u of de realisatie van de GFR vorderingen maakt? Als het aantal kilometer aangelegd fietspad niet meer geldt als criterium, welke criteria gelden dan wel?

Welke strategie hanteert u om de GFR af te werken? Op basis van welke criteria beslist u welke GFR het eerst worden afgewerkt? Hoe informeert u de buurtbewoners over de aanleg van een GFR in hun buurt? Welke communicatie zet u in om buurtbewoners te informeren over het fiets-GEN? Hoe informeert u de bewoners over de werkzaamheden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gewestelijk fietsroutenetwerk bestaat niet enkel uit fietspaden. Het gaat om bewegwijzerde routes die ook gebruikmaken van rustige lokale wegen waar de infrastructuur wordt aangepast om het verkeer te beperken en te vertragen. Op een fietsroute worden voetpaduitstulpingen, verkeersdrempels of compacte rotondes aangelegd. Op een grote as soms ook fietspaden.

Vandaar dat het aantal kilometer fietspad geen goede graadmeter is voor de voortgang van het fietsroutenetwerk. De voortgang kan op twee wijzen worden gemeten. Dat kan door het aantal kilometers bewegwijzerde routes op te lijsten. We hebben daarvoor evenwel niet altijd de wegen heraangelegd. Beter is om het aantal kilometer route te meten die heraangelegd werd met het oog op de fietsroute. Dat neemt niet weg dat ook fietspaden op gewestwegen een doelstelling zijn van het Iris 2-plan en het beleidsplan.

In 2012 werd ongeveer - de werf op de Mettwielaan is nog niet helemaal afgewerkt - 10,6 km fietspad (her)aangelegd. Er worden geen suggestiestroken geschilderd.

Op 116 km van de 256 km van het netwerk werden

itinéraires 1, 2, 4 et 6.

Le calendrier pour la finalisation des travaux a été légèrement adapté au début de cette législature : l'itinéraire 12 est à présent considéré comme prioritaire, avant le 10 et le PP. Cette légère adaptation est la conséquence de décisions prises durant les précédentes législatures.

Nous avons choisi de poursuivre les études en cours afin de ne pas perdre de temps. La finalisation se fait donc dans l'ordre suivant : 2, 6, 4, 1, 11, 5, tronçons de A et B, 3, SZ (Senne), 8, MM (Maelbeek), KC (Canal), 7, 9, C, 12, PP (Palais) et 10.

Les riverains sont informés des itinéraires cyclables via différents canaux, entre autres les événements annuels Cyclovia et les dépliants et cartes, ainsi que les réunions de quartier et l'enquête publique lors des demandes de permis d'urbanisme.

Durant les différentes phases des chantiers, des réunions sont aussi organisées en fonction des demandes des communes.

J'ai déjà fourni une réponse détaillée sur le RER vélo à la question orale de Mme Maes.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Aucune bande cyclable suggérée n'a donc été aménagée en 2012 ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je ne le pense pas, mais je dois vérifier cette information.*

Des travaux de signalisation, de marquage et autres ont été exécutés sur 160 des 256km du réseau ICR.

ondertussen werkzaamheden uitgevoerd, gaande van markeringen tot de aanleg van voetpaduitstulpingen, verkeersremmers en rotondes. Ongeveer 30 km werd intussen voorzien van nieuwe bewegwijzering: de routes 11, 5 en delen van A en B, naast de vier eerste routes die bewegwijzerd zijn met de oude bewegwijzering: de routes 1, 2, 4 en 6.

De planning voor afwerking werd begin deze legislatuur enigszins aangepast: route 12 werd prioritair gemaakt voor de routes 10 en PP. Deze lichte aanpassingen zijn het gevolg van beslissingen die voorbije legislatures werden genomen.

Wij hebben ervoor gekozen om studies die reeds opgestart waren te laten doorgaan om geen tijd te verliezen. De afwerking verloopt dus als volgt: 2, 6, 4, 1, 11, 5, delen van A en B, 3, de route SZ (Zenne), 8, MM (Maalbeek), KC (Kanaal), 7, 9, C, 12, PP (Paleizen) en 10.

Buurtbewoners worden op diverse manieren geïnformeerd over de fietsroutes onder meer via de jaarlijkse evenementen Cyclovia en folders en kaarten. Bij bouwaanvragen worden wijkvergaderingen georganiseerd en loopt er een openbaar onderzoek.

Tijdens de verschillende fases van de werven worden ook nog vergaderingen belegd naar gelang van de vragen van de gemeenten.

Over het fiets-GEN heb ik al uitvoerig informatie verstrekt in antwoord op de mondelinge vraag van mevrouw Maes.

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

De heer Jef Van Damme.- In 2012 zijn er dus geen fietssuggestiestroken aangelegd?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik denk van niet, maar ik zal dat nog eens checken.

Op 160 km van de 256 km van het gewestelijk fietsroutenetwerk werden wel werken uitgevoerd. Dat kan gaan van bewegwijzering tot markeringen, de aanleg van voetpaduitstulpingen, verkeersrotondes, enzovoort.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Ces petites interventions sont indéniablement positives, mais j'aurais aimé avoir plus de chiffres sur le nombre de kilomètres de pistes cyclables et de bandes suggérées aménagées.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *10,6km de pistes cyclables ont été aménagés en 2012.*

- *L'incident est clos.*

De heer Jef Van Damme.- Ik vind het bijzonder positief dat u aan de bewegwijzering werkt en dat alles beter opschiet dan ik had verwacht. Los van dergelijke kleine ingrepen had ik graag meer cijfers gekregen over het aantal kilometer fietspad en fietssuggestiestroken dat werd aangelegd.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- In 2012 hebben wij 10,6 km fietspad aangelegd.

- *Het incident is gesloten.*