



**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 24 AVRIL 2013**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 24 APRIL 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 [crriv@parlbruirisnet.be](mailto:crriv@parlbruirisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparlirisnet.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 [crriv@bruparlirisnet.be](mailto:crriv@bruparlirisnet.be)

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

<b>SOMMAIRE</b>	<b>INHOUD</b>		
<b>INTERPELLATIONS</b>	<b>10</b>	<b>INTERPELLATIES</b>	<b>10</b>
- de M. Jef Van Damme	10	- van de heer Jef Van Damme	10
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'aménagement de zones piétonnes".		betreffende "de aanleg van voetgangerszones".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Jef Van Damme.</i>	11	<i>Besprekking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Jef Van Damme.</i>	11
- de Mme Viviane Teitelbaum	15	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	15
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "Inter-Environnement Bruxelles et les Jeux olympiques 'visant à déjouer la STIB'".		betreffende "Inter-Environnement Bruxelles en de Olympische Spelen om de MIVB te verschalken".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	17	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	17
- de Mme Brigitte De Pauw	20	- van mevrouw Brigitte De Pauw	20
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'organisation des transports en commun lors de l'événement 20 km de Bruxelles".		betreffende "de organisatie van het openbaar vervoer bij het evenement '20 km van Brussel'".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Brigitte De Pauw.</i>	22	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	22
- de Mme Viviane Teitelbaum	24	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	24
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 "les conséquences pour les usagers de la STIB de la grève du jeudi 21 février 2013".		betreffende "de gevolgen voor de MIVB-gebruikers van de staking op donderdag 21 februari 2013".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	26
- de Mme Viviane Teitelbaum	28	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	28
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 "le rond-point Churchill".		betreffende "de Churchillrotonde".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Béatrice Fraiteur, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	31	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	31
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	37	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	37
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'accès de certains parkings uniquement réservés aux détenteurs de la carte Mobib".		betreffende "de toegang tot sommige parkings die voorbehouden zijn aan houders van een Mobibkaart".	
Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	38	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	38
concernant "les mesures de conditionnalité d'accès aux parkings de transit".		betreffende "de voorwaarden voor de toegang tot de ontradingsparkeerterreinen".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	40	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	40
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	46	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	46
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'annonce des scénarios de fermeture du tunnel Léopold II pour cause de travaux de rénovation".		betreffende "de aankondiging van sluitingsscenario's voor de Leopold II-tunnel wegens renovatiewerken".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	46	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	46
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 "le système Phoenix".		betreffende "het Phoenix-systeem".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	48	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	48
- de M. Didier Gosuin	51	- van de heer Didier Gosuin	51
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 "les travaux relatifs à la collecte des eaux de ruissellement de l'autoroute E411 et du Ring afin de stopper la pollution des étangs et de la Forêt de Soignes".		betreffende "de werken betreffende het opvangen van water afkomstig van de E411 en de Ring om de vervuiling van de vijvers en het Zoniënwoud tegen te gaan".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	54	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.</i>	54
- de M. Jef Van Damme	57	- van de heer Jef Van Damme	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

des Transports,			
concernant "le fonctionnement du service Co-Mobility".		betreffende "de werking van Co-Mobility".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	57	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	57
- de M. Ahmed Mouhssin	60	- van de heer Ahmed Mouhssin	60
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 "le nouveau projet de réaménagement de la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse".		betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Leuvensesteenweg tussen het Madou- en het Sint-Joostplein".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Emir Kir, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Ahmed Mouhssin</i>	62	<i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Emir Kir, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Ahmed Mouhssin</i>	62
QUESTIONS ORALES	69	MONDELINGE VRAGEN	69
- de Mme Céline Delforge	69	- van mevrouw Céline Delforge	69
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 "les nombreuses disparitions d'indicateurs régionaux de temps d'attente aux arrêts de tram et de bus du réseau de la STIB".		betreffende "de talrijke verdwijningen van gewestelijke borden met informatie over de wachttijden aan de tram- en bushalten op het MIVB-net".	
- de M. Jef Van Damme	70	- van de heer Jef Van Damme	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 "le déménagement du		betreffende "de verhuis van de autohandel in	

commerce de voitures du quartier Heyvaert à l'avant-port".		de Heyvaertwijk naar de voorhaven".	
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	73	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	73
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 plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles- Capitale".		betreffende "het strategisch plan voor goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	73	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	73
concernant "l'intégration du projet PIEK dans la politique de livraison en Région bruxelloise".		betreffende "de integratie van het PIEK-project in het leveringsbeleid in het Brussels Gewest".	
- de Mme Béatrice Fraiteur	79	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	79
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'état des plaques de rues en Région bruxelloise".		betreffende "de toestand van de straatnaamborden in het Brussels Gewest".	
- de Mme Gisèle Mandaila	81	- van mevrouw Gisèle Mandaila	81
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 projet pilote des motos-taxis".		betreffende "het proefproject met de taximotoren".	
- de Mme Gisèle Mandaila	83	- van mevrouw Gisèle Mandaila	83
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 dispositif de déneigement des aiguillages des lignes de trams du réseau de la STIB".

- de M. Dominiek Lootens-Stael

85

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

concernant "les repas halal à la STIB".

- de Mme Marion Lemesre

86

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

concernant "la présence d'un dépôt de chantier, en voirie régionale, en plein cœur de la Porte Louise, haut lieu du commerce de luxe de la Capitale".

- de Mme Marion Lemesre

86

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

concernant "l'utilisation intempestive des lampadaires des artères régionales comme support publicitaire".

- de Mme Françoise Schepmans

86

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

concernant "les activités illégales de transport de personnes aux abords de la gare du Midi".

betreffende "het systeem voor het sneeuwvrij maken van de wissels van de tramlijnen van het MIVB-net".

- van de heer Dominiek Lootens-Stael

85

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

betreffende "het halal eten bij de MIVB".

- van mevrouw Marion Lemesre

86

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

betreffende "de aanwezigheid van een werfdepot op de gewestweg vlak bij het Louizaplein, centrum van luxehandel".

- van mevrouw Marion Lemesre

86

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

betreffende "het veelvuldig gebruik van de lantaarnpalen op de gewestwegen voor reclame".

- van mevrouw Françoise Schepmans

86

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

betreffende "de illegale praktijken inzake personenvervoer rond het Zuidstation".

- de M. Ahmed El Khannouss	86	- van de heer Ahmed El Khannouss	86
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les quotas de PV à la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de quota inzake pv's bij de MIVB".	
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	87	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "la rénovation du Pont Marchant à Anderlecht".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de renovatie van de Marchantbrug in Anderlecht".	
- de Mme Martine Payfa	87	- van mevrouw Martine Payfa	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "un chantier de Vivaqua menaçant l'état sanitaire des arbres de l'avenue Louise".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de werken van Vivaqua die de gezondheid van de bomen op de Louizalaan bedreigen".	

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "l'aménagement de zones piétonnes".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *En mai de l'année dernière, vous nous avez présenté le Plan piéton, dont l'objectif est de valoriser et rendre plus agréables les déplacements des piétons à Bruxelles.*

*Vous avez déclaré être en charge de l'élaboration des projets, tandis que la ministre Grouwels veillait à leur mise en œuvre. Cette situation pourrait générer des tensions. Une série d'autres plans que vous avez initiés, en particulier le Plan Iris 2, tardent à se concrétiser.*

*Quel est l'état d'avancement du Plan piéton ? Quels sont les changements concrets intervenus en un an pour le piéton bruxellois ? Vous avez annoncé l'aménagement de vingt kilomètres de zones piétonnes d'ici 2018. En 2012, on ne comptait que cinq kilomètres de zones piétonnes, concentrés principalement autour de la Grand-Place.*

*Où en est la phase de consultation des communes ? Qu'en résulte-t-il ? Une enquête publique a-t-elle été lancée ?*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "de aanleg van voetgangerszones".**

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

**De heer Jef Van Damme.**- De staatssecretaris heeft in mei vorig jaar het voetgangersplan ontvouwd. Sp.a is erg blij met het feit dat er meer aandacht komt voor de voetgangers in Brussel. Te voet gaan is een onderschatte verplaatsingsmodus. Eigenlijk is iedereen voetganger, ook de automobilist, de openbaarvervoergebruiker en de fietser. Voetgangers zijn een essentieel onderdeel van de stad. Er moet nog heel veel gebeuren om het voor hen aangenamer te maken. De afgelopen jaren was de voetganger een verwaarloosde weggebruiker.

In het plan worden een aantal heel concrete doelstellingen aangekondigd. U hebt zelf gezegd dat u de plannen maakt en dat minister Grouwels, bevoegd voor Openbare Werken, ze uitvoert. Dat is natuurlijk kort door de bocht. Ik veronderstel dat minister Grouwels ook niet altijd even blij is met dat idee. Het zorgt alleszins voor spanning. We zien dat de uitvoering van een aantal andere plannen die u hebt gelanceerd, niet in het minst het Iris 2-plan, niet altijd even snel verloopt.

*Pourriez-vous nous transmettre la liste des zones piétonnes existantes depuis 2009, et de celles qu'il est prévu d'aménager dans le futur, ainsi que l'année prévue pour leur réalisation et le nombre de mètres concernés ?*

*Quel est le nombre de zones piétonnes existantes et leur trajet ? Une signalétique donnant une indication des distances a-t-elle été mise en place ?*

Wat is de stand van zaken van het voetgangersplan? Wat is er op een jaar tijd concreet veranderd voor de Brusselse voetganger? U kondigde aan dat er twintig kilometer autovrije straten zouden bijkomen tegen 2018. In 2012 was er slechts vijf kilometer voetgangerszone en dat betrof vooral de autoloze zone rond de Grote Markt.

Hoever staat het met de consultatieronde met de gemeenten? Wat is het resultaat daarvan? Is er een openbaar onderzoek gelanceerd?

Ik had ook graag een lijst van de bestaande en bijkomende voetgangerszones, het liefst vanaf 2009 en niet alleen van het laatste jaar.

Verder kreeg ik ook graag een lijst van de geplande voetgangerszones, het aantal meter en het geplande jaar van realisatie. Ik hoop dat u me daarvoor niet gaat doorsturen naar minister Grouwels.

Hoeveel voetgangersroutes bestaan er en wat is hun traject? Zijn er al afstands borden geplaatst?

### *Discussion*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Le Plan piéton a été définitivement approuvé en deuxième lecture en décembre 2012. Après l'approbation du plan en première lecture, plusieurs communes et conseils consultatifs ont été consultés et le texte a été adapté sur un nombre limité de points, sur la base de leurs remarques.*

*Le Plan piéton élabore en détail la stratégie concernant la politique piétonne, dont les grandes lignes ont été initialement tracées dans le Plan Iris 2. Les deux plans sont compatibles entre eux.*

*Le Plan Iris 2 donne effectivement la vision globale et la stratégie pour tous les segments de la mobilité. Les plans spécifiques pour la sécurité routière, les cyclistes, les marchandises, et donc également les piétons, donnent un aperçu détaillé des objectifs, actions et connaissances par domaine de mobilité. Étant donné qu'une vaste enquête publique a été réalisée pour Iris 2, il ne s'avérait pas utile de recommencer pour ces plans.*

*Ce Plan piéton stratégique pour Bruxelles est*

### *Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Ik merk dat de heer Van Damme het voetgangersplan goed heeft gelezen want hij citeert er al zinnen uit, zoals 'iedereen is voetganger'. Dat is een van de kernbegrippen van het voetgangersplan.

Ik ben blij met de interesse in het voetgangersbeleid in het gewest. Het voetgangersplan is een jaar geleden in eerste lezing goedgekeurd, maar pas in tweede lezing definitief goedgekeurd in december 2012. Na de goedkeuring van het plan in eerste lezing hebben we een aantal adviesraden en gemeenten geconsulteerd. Op basis van de feedback van die instanties hebben we de tekst op een beperkt aantal punten aangepast.

Het voetgangersplan werkt op een gedetailleerde wijze de strategie van het Brusselse voetgangersbeleid uit. De grote lijnen werden ontwikkeld in het Iris 2-plan. De twee plannen zijn niet strijdig, maar compatibel met elkaar.

Het Iris 2-plan geeft namelijk de globale visie en strategie voor alle onderdelen van de mobiliteit. De

*unique, y compris au niveau international.*

*Premièrement, il donne à toutes les parties intéressées un aperçu global de l'importance de la marche dans la ville et des énormes avantages qu'elle offre. L'enquête nationale de mobilité Beldam évalue à 37% la proportion de la marche dans l'ensemble des déplacements effectués à Bruxelles. C'est un résultat très satisfaisant et largement supérieur à l'estimation de nombreuses personnes.*

*Deuxièmement, il stipule clairement ce qui doit être réalisé aux différents niveaux administratifs afin de faire de Bruxelles une ville piétonne exemplaire. Il formule des recommandations et directives au niveau de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la gestion du trafic et du (ré)aménagement de l'espace public.*

*La ministre Grouwels n'est donc pas seule responsable de la mise en œuvre de ce plan. Le secrétaire d'État Madrane est, par exemple, le premier concerné par les adaptations du Règlement régional d'urbanisme. Quant aux responsables communaux, ils ont un rôle important à jouer pour ce qui touche au réaménagement de l'espace public.*

*L'essentiel des actions à entreprendre est résumé dans les GO10, les dix critères pour un bon (ré)aménagement de l'espace public, qui garantissent un excellent aménagement pour les piétons.*

*La force de cette méthode est qu'elle ne met pas en avant un type d'aménagement comme étant l'unique solution, mais qu'elle prévoit que chaque réaménagement effectué à Bruxelles puisse et doive tenir compte du confort du piéton. L'un des critères est l'Universal Design', qui veut que chaque réaménagement effectué soit accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite.*

*Le Plan piéton prévoit des actions et mesures à deux niveaux : d'une part, les mesures souhaitées sont stimulées et facilitées. Un vade-mecum est actuellement établi pour le GO10, lequel permettra aux acteurs concernés par le (ré)aménagement de l'espace public d'appliquer rapidement et facilement les principes prévus, dès le commencement. D'autre part, nous ajustons progressivement les normes, afin que les choix*

specifieke plannen voor de verkeersveiligheid, voor de fietsers, voor de goederen en dus ook voor de voetgangers geven een gedetailleerd overzicht van de doelstellingen, acties en kennis per mobiliteitsdomein. Aangezien er voor het Iris 2-plan een uitgebreid openbaar onderzoek is gevoerd, bleek het niet noodzakelijk dat opnieuw te doen voor die plannen.

Al vanaf mijn aantreden heb ik aangekondigd dat ik in mijn beleid veel aandacht zou hebben voor de voetganger, die vaak vergeten wordt. Het strategische voetgangersplan voor Brussel is dan ook uniek, ook internationaal gezien. Een aantal steden heeft voetgangersplannen, maar dat zijn toch uitzonderingen.

Ten eerste geeft het voetgangersplan aan alle geïnteresseerden een omvattend overzicht van het belang van het stappen in de stad en de enorme voordelen ervan. Veel mensen onderschatten bijvoorbeeld het aantal voetgangers in Brussel.

Als men zou vragen hoeveel verplaatsingen er te voet gebeuren, zou dat waarschijnlijk tamelijk laag ingeschatt worden. Volgens de analyse op basis van de nationale mobiliteitenenquête Beldam gebeurt in Brussel 37% van alle verplaatsingen te voet. Het aandeel van de wagen daalt van 50% naar 32%.

Onder 'te voet gaan' verstaat men niet 'de deur uitgaan en naar de auto wandelen'. Te voet gaan wordt bekeken als een verplaatsing van minstens tien minuten met een doel, onder meer om naar het werk te gaan, om boodschappen te doen of om de kinderen naar school te brengen. Een percentage van 37% is heel erg goed, ook wanneer men het op Europees niveau bekijkt.

Ten tweede maakt het voetgangersplan duidelijk wat er moet gedaan worden op de verschillende bestuursniveaus om van Brussel een voorbeeldvoetgangersstad te maken. Zo zijn er aanbevelingen en richtlijnen op het vlak van ruimtelijke planning, stedenbouw, verkeersbeheer en (her)aanleg van de openbare ruimte.

Het is niet alleen minister Grouwels die het voetgangersplan moet uitvoeren. Bij het plan zijn veel meer collega's betrokken. Zo is bijvoorbeeld staatssecretaris Madrane de eerste betrokken als het gaat om aanpassingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen, wat een grote

*effectués en faveur du piéton reçoivent un caractère contraignant et soient de plus en plus évidents.*

*Les principaux éléments stratégiques de ces plans doivent être intégrés dans le Plan régional de développement durable (PRDD). Une enquête publique sera par ailleurs réalisée à ce sujet.*

*Troisièmement, le Plan piéton prévoit d'améliorer les connaissances sur la marche, en demandant par exemple aux communes d'établir chaque année une mise à jour du nombre de kilomètres de zones piétonnes et résidentielles.*

*Sur la base des données recueillies en 2012 auprès des communes, qui doivent être affinées, Bruxelles Mobilité arrive à un total de 7,6km de zones piétonnes et de 6,7km de zones résidentielles. Nous sommes donc sur la bonne voie. Il convient toutefois de souligner que la politique piétonne comporte bien plus que l'aménagement de zones spécifiques destinées aux piétons. Nous voulons garantir aux piétons des déplacements rapides, confortables et sûrs partout dans la ville.*

*Outre la collecte d'informations, la sensibilisation et la communication sont très importantes. Une étude objective a révélé que les commerçants surestimaient le nombre d'automobilistes et sous-estimaient le nombre de piétons parmi leurs clients. Nous avons présenté les résultats de cette étude aux commerçants. C'est important, car de nombreuses instances et personnes ont beaucoup à gagner avec une politique piétonne, mais doutent pourtant des avantages qui y sont liés.*

*Enfin, un partenariat est en cours de préparation avec les communes, afin d'appliquer de manière pratique le Plan piéton sous toutes ses facettes sur leur territoire. Un 'walkpad' est développé, sur la base duquel les besoins sont analysés rue par rue. Ces résultats sont ensuite transmis aux communes pour qu'elles en tiennent compte dans la planification de leurs futurs travaux.*

*Mon administration examine actuellement comment effectuer et financer cette mission, qui s'avère passablement vaste et coûteuse. Il faudra vraisemblablement procéder en plusieurs phases.*

impact zal hebben op het voetgangersbeleid. Ook de collega's binnen de gemeenten zijn daar betrokken partij omdat het gaat om de heraanleg van de openbare ruimte.

De essentie van de acties voor voetgangers is samengevat in de GO10. Dat zijn tien criteria voor een goede (her)aanleg van de openbare ruimte. Wanneer men die respecteert, komt men gegarandeerd bij een uitstekende aanleg voor voetgangers. De tien criteria vindt u uiteraard in het plan.

De sterke van die methode is dat er niet één type voorziening naar voor geschoven wordt als enige oplossing, zoals bijvoorbeeld een voetgangerszone of een woonerf, maar dat ze vooropstelt dat elke heraanleg in Brussel voetgangersvriendelijk kan en moet zijn. Een van de criteria is bijvoorbeeld 'Universal Design'. Dat wil zeggen dat alles wat men heraanlegt, toegankelijk moet zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Als het voor hen toegankelijk is, is het dat ook voor iedereen.

Het is niet alleen belangrijk om te weten waar men naartoe moet, maar ook hoe men daar geraakt. Het voetgangersplan voorziet om die reden steeds in acties en maatregelen op twee sporen. Enerzijds worden de gewenste maatregelen gestimuleerd en gefaciliteerd. Voor de GO10 wordt op dit ogenblik een vademeicum opgemaakt. Dat zal alle actoren betrekken bij de (her)aanleg van de openbare ruimte toelaten snel en makkelijk de vooropgestelde principes vanaf het begin toe te passen. Anderzijds worden de normen geleidelijk aangepast zodat de voetgangersvriendelijke keuzes een verplichtend karakter krijgen en steeds meer een evidentie worden. De aanpassing van de stedenbouwkundige verordening moet daarvoor zorgen.

Sinds eind december wordt er aan dat vademeicum gewerkt. Met de staatssecretaris Madrane en de bevoegde diensten wordt bekeken welke aanpassingen er nodig zijn en hoe dat op een snelle en eenvoudige manier kan gebeuren. Verder willen we de principes ook in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling opnemen. Daarvoor moet een openbaar onderzoek plaatsvinden. Hopelijk kan dat vrij snel gebeuren.

Het derde luik van het voetgangersplan bestaat erin dat de kennis over het stappen moet worden

verbeterd. Een van de initiatieven op dat vlak is de vraag aan de gemeenten om jaarlijks een update te maken van het aantal kilometer voetgangerszones en (woon)erf.

De gegevens van 2012 zijn niet erg verfijnd. Een van de actiepunten dit jaar is dan ook het verzamelen van juistere gegevens. In totaal zijn er nu 7,6 kilometer voetgangerszone en 6,7 kilometer woonerven. Er worden stappen vooruit gezet, maar er is nog een lange weg af te leggen. Ik benadruk dat een voetgangersbeleid meer inhoudt dan het aanleggen van specifieke voetgangersvriendelijke zones. We willen ervoor zorgen dat de voetganger zich overal op een snelle, comfortabele en veilige manier kan verplaatsen.

In het kader van het voetgangersbeleid is naast kennisverzameling ook sensibilisering en communicatie van groot belang. Met een objectief onderzoek hebben we bijvoorbeeld in een aantal Brusselse handelswijken onderzocht hoe de handelaars denken dat hun klanten naar de winkel komen en hoe die klanten daar naartoe zijn gekomen. Dat levert sprekende cijfers op.

In de Louizawijk bijvoorbeeld dachten de handelaars dat 53% van hun klanten met de wagen kwam, 28% met het openbaar vervoer en 14% te voet. In werkelijkheid kwam slechts 11% van de klanten met de wagen, 51% met het openbaar vervoer en 36% te voet. Wij hebben die resultaten aan de handelaars bezorgd zodat ze beter weten wat ze nodig hebben om in te spelen op de noden van de klanten. Een dergelijke aanpak is belangrijk omdat veel instanties en personen heel wat te winnen hebben bij een voetgangersbeleid en op dit moment onvoldoende vertrouwd zijn met de voordelen ervan.

Bovendien bereiden we op dit moment een partnerschap voor met de gemeenten om het voetgangersplan in al zijn facetten praktisch toe te passen op hun grondgebied. Daarbij wordt de huidige situatie bestudeerd en een 'walkpad' ontwikkeld. Op basis daarvan wordt straat per straat bekeken wat er nodig is zodat de gemeenten over de nodige informatie beschikken voor alle toekomstige werken.

Dat is een vrij omvangrijke en dure opdracht. Samen met de administratie wordt voorbereid hoe die kan worden betaald en uitgevoerd.

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

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Pourriez-vous me transmettre la liste des rues piétonnes ou résidentielles existantes et projetées ?*

*Vous n'avez pas répondu à la question concernant les itinéraires piétons balisés, avec indication des distances.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Je peux vous transmettre la liste des zones piétonnes et résidentielles, en sachant qu'il s'agit plutôt d'une estimation que d'un calcul totalement fiable.*

*L'un des points d'action de cette année consiste d'ailleurs à obtenir une vue beaucoup plus précise de la situation réelle.*

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Cette liste pourrait-elle être jointe au compte rendu de cette réunion ?*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Nous n'y manquerons pas.*

*La signalisation des cheminements piétons incombe aux communes. Le règlement des subventions en la matière doit encore être discuté dans le cadre du partenariat préparé avec les communes.*

**M. le président.**- La liste sera transmise par le secrétariat de commission.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

Waarschijnlijk zal er gefaseerd moeten worden gewerkt. Zodra er daarover meer duidelijkheid is, zal ik daar zeker op terugkomen.

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

**De heer Jef Van Damme.**- Ik dank u voor uw antwoord en heb nog twee vragen in petto. Vooreerst had ik gevraagd een lijst van straten toe te voegen die op dit ogenblik al autovrij of een woonerf zijn, alsook degene die gepland zijn. Als u over exacte cijfers beschikt, kunt u allicht een dergelijke lijst doorgeven.

Voorts hebt u niets over de bewegwijzerde routes met afstands borden gezegd die u hebt aangekondigd.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Ik kan u de lijst bezorgen, waaruit blijkt we aan die totale lengtes van 6,7 en 7,6 kilometer komen. Ik garandeer u echter niet dat de lijst voor honderd procent juist is. Zelf hebben we het gevoel dat het eerder een benadering is van wat de facto aanwezig is. Deze cijfers zijn niet helemaal betrouwbaar.

Een van de actiepunten van dit jaar is dan ook dat we een veel preciezer beeld willen krijgen van wat nu echt aanwezig is.

**De heer Jef Van Damme.**- De lijst wordt dus aan het verslag toegevoegd.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.**- Ik zal u bezorgen wat we hebben. Dat is geen probleem.

Wat uw vraag over de voetgangersroutes betreft, is dat een van de manieren waarop gemeenten kunnen werken. Daar hebben we echter nog geen subsidiereglement voor. Dat moet in het partnerschap met de gemeenten worden gestoken, maar dat wordt op dit ogenblik nog voorbereid.

**De voorzitter.**- Het secretariaat van de commissie zal de lijst bezorgen.

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "Inter-Environnement Bruxelles et les Jeux olympiques 'visant à déjouer la STIB'".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Le mercredi 27 février 2013, l'asbl Inter-Environnement Bruxelles (IEB), que vous subsidiez, a diffusé, via son site internet, un appel à participer à des Jeux olympiques appelés "Déjouons la STIB".

IEB conviait les intéressés à converger en tenue sportive à la brasserie saint-gilloise Verschueren le vendredi 1<sup>er</sup> mars à 16h.

Ces "Jeux olympiques" comportaient 5 épreuves :

- le "contrôle", c'est-à-dire faire diversion pour éviter de se faire contrôler ;

- les "portiques", dont le but était de faire passer le plus de personnes possible en gardant le portique ouvert ;

- la "surveillance", soit un tir à la corde pour tenter de faire rentrer l'équipe adverse dans la zone de vidéosurveillance ;

- les "tarifs", à savoir être le premier à avoir effectué un aller-retour entre deux arrêts avec un ticket ;

- la "publicité", qui consistait à toucher une cible placée sur un panneau publicitaire à l'aide d'un élastique.

Pour finir, une épreuve permettait de départager les équipes en les faisant participer à un saut de portiques.

Il s'agit donc d'épreuves récompensant le meilleur fraudeur, celui qui déjouera au mieux les règles de la STIB.

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

**betreffende "Inter-Environnement Bruxelles en de Olympische Spelen om de MIVB te verschalken".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Op 27 februari 2013 maakte de vzw Inter-Environnement Bruxelles (IEB) publiciteit op haar website voor "Olympische spelen om de MIVB te verschalken". De belangstellenden werden opgeroepen om op vrijdag 1 maart om 16u in sportkledij naar de brasserie Verschueren in Sint-Gillis te komen.**

*De "Olympische Spelen" omvatten vijf disciplines:*

*- controle: voor afleiding zorgen om een controle te vermijden;*

*- toegangspoortjes: zoveel mogelijk mensen door de poortjes laten passeren;*

*- toezicht: via een touwtrekproef de tegenstrever binnen het gezichtsveld van de bewakingscamera's trekken;*

*- tarieven: zo snel mogelijk een heen en weer reizen tussen twee haltes met een vervoersbewijs;*

*- publiciteit: met een katapult op reclameborden schieten.*

*Als shiftingsproef moesten de deelnemers tot slot over de toegangspoortjes springen.*

*Die proeven hadden dus tot doel de beste fraudeur te belonen.*

*Het evenement werd georganiseerd door het Collectif homostibien, waarover ik verder geen informatie heb gevonden. Inter-Environnement Bruxelles heeft enkel reclame voor dit evenement gemaakt op haar website. Dat was overigens de*

Tout l'événement était organisé par le collectif "Homostibien", sur lequel je n'ai pas trouvé d'informations, IEB se contentant de faire la publicité de cet événement via son site internet. C'est d'ailleurs la seule publicité qui a été faite pour cet événement.

En tant que secrétaire d'État à la mobilité, vous subsidiez cette association à concurrence de 80.000 euros par an. Cette somme est censée servir la Mobilité, ce qui n'est pas vraiment le cas ici.

Je ne tiens à pas museler qui que ce soit. Il est éminemment important qu'une asbl garde sa liberté d'expression. En outre, comme je reconnaissais moi-même qu'il y a matière à discussion concernant les portiques, les contrôles ou encore les tarifs, en attestent mes questions orales sur ces sujets, je ne suis pas en total désaccord avec ce que le collectif dénonce.

Cependant, je voudrais que cette critique soit faite dans le cadre des lois, et cet événement prône ouvertement la fraude et le refus de se soumettre aux contrôles. Il fait donc intentionnellement perdre de l'argent à la STIB, déjà, par ailleurs, en situation financière difficile.

Aviez-vous été informé de ces Jeux olympiques d'un genre particulier ? Si oui, par IEB ou par la presse ?

Est-il normal qu'une asbl financée par le gouvernement incite les usagers de la STIB à enfreindre la loi et, par la même occasion, fasse perdre de l'argent au service public ?

Avez-vous envisagé des actions en réaction à ces événements ?

Avez-vous des informations sur ce collectif "Homostibien" ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** Un collectif est, par nature, une association de militants de courte longévité, aux actions ponctuelles.

Les canaux d'information publics traditionnels avaient relayé l'action de ce collectif bien avant

*enige reclame voor dit evenement.*

*Als staatssecretaris voor Mobiliteit kent u Inter-Environnement Bruxelles een jaarlijkse subsidie van 80.000 euro toe. Dat bedrag moet de mobiliteit ten goede komen, wat hier niet echt het geval was.*

*Het is belangrijk dat een vzw vrij haar mening kan uiten. Ik ben het ook niet volledig oneens met de kritiek van het collectief, maar die kritiek moet binnen het wettelijk kader plaatsvinden.*

*Dit evenement roept openlijk op tot fraude en brengt de MIVB, die al in moeilijke papieren zit, doelbewust financiële schade toe.*

*Was u op de hoogte van dit evenement via Inter-Environnement Bruxelles of de pers?*

*Is het normaal dat een vzw die door de regering wordt gefinancierd, de reizigers van de MIVB ertoe aanzet om de wet te overtreden en een overheidsdienst geld te doen verliezen?*

*Hoe hebt u gereageerd?*

*Kunt u ons meer informatie geven over het Collectif homostibien?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Een collectief is per definitie een groep militanten die zich kort aaneensluiten voor een eenmalige actie.*

*De traditionele informatiekanalen spraken al over deze actie lang voor IEB erover schreef in haar*

qu'IEB fasse paraître l'information dans son bulletin d'information. L'opération se voulait humoristique. Pour preuve, le nom du collectif : "Homostibien". L'objectif n'était évidemment pas de se balader sans ticket sur le réseau de la STIB, mais bien de sensibiliser le public à un débat extrêmement sain, dans la bonne humeur.

Même si les conditions budgétaires actuelles sont difficiles, il importe de mener des débats sur l'aspect commercial que cultive une société de service public, qui englobe les questions liées à la publicité et à la gratuité des transports en commun. Ce débat pertinent n'est pas spécifique à Bruxelles. Ce collectif a mené une action amusante visant à sensibiliser les autorités et les usagers à ces questions.

Je ne me souviens pas que nous ayons retiré sa dotation à la STIB lorsqu'elle a apposé sur ses bus des annonces publicitaires pour le Coyote, cet appareil visant à déjouer les radars de la police. Or, à ma connaissance, la vitesse tue, et si nous voulions appliquer le principe de proportionnalité, je m'inquiéterais plutôt de ce problème-là.

N'est-ce pas là une question de sécurité publique ? Comment peut-on inciter les automobilistes à s'outiller pour pouvoir dépasser les limitations de vitesse sans craindre pour leur portefeuille ?

Je m'étonnerais que l'on sanctionne IEB pour avoir relayé l'annonce d'une action qui n'a fait de mal à personne, alors que l'on tolère des agissements de la STIB qui ont des conséquences plus lourdes.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Comme toutes les personnes présentes dans cette assemblée, je suis un démocrate. Même si je n'étais pas d'accord avec l'action menée et le point de vue qui la sous-tend, je défendrais toujours le droit de mener ce genre d'action pour garantir la qualité de notre société.

Je comprends également la réaction de la STIB à propos de la malheureuse annonce sur le site internet d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) concernant l'action Jeux olympiques du collectif "Homostibien". Je déplore le fait que cette action soit apparue sur ce site et je demande donc à IEB de prendre à l'avenir toutes les précautions

informatieblad. De actie is humoristisch bedoeld, zoals al blijkt uit de naam van het collectief, en wil vooral de mensen bewustmaken.

Ook in deze budgettair moeilijke tijden is het debat over de commerciële aspecten van een maatschappij voor openbare dienstverlening de moeite waard. Daar wilde het collectief de gebruikers en de overheid attent op maken.

We hebben toch ook de dotatie van de MIVB niet ingetrokken toen die reclame maakte voor een apparaat waarmee je radarcontroles kunt vermijden? Dat lijkt mij nochtans veel ernstiger, want overdreven snelheid kost mensenlevens.

Het is dan ook overdreven om IEB met de vinger te wijzen omdat het een actie aankondigde die niemand kwaad gedaan heeft.

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- Als democraat verdedig ik het recht om dergelijke acties te voeren, ook als ik het niet eens ben met hun inhoud.

Ik begrijp wel de reactie van de MIVB op de aankondiging op de website van IEB. Ik betreur deze aankondiging en vraag IEB om in de toekomst voorzichtiger te zijn.

Het humoristische karakter van de boodschap was immers niet meteen duidelijk en om verwarring te voorkomen, zou IEB dergelijke informatie dan ook beter niet doorgeven.

De nieuwsbrief en de site van IEB vermelden

nécessaires.

Pourquoi ? À première vue, il était possible de ne pas déceler le caractère humoristique ou parodique du message, et de le prendre au premier degré. En étudiant le programme de plus près, on pouvait constater qu'il s'agissait d'une plaisanterie. Il n'empêche qu'IEB doit éviter toute confusion en relayant pareille information.

Le bulletin d'information et le site d'IEB diffusent hebdomadairement des dizaines d'actions citoyennes de tout type, qu'IEB n'organise pas forcément. En l'occurrence, les Jeux olympiques des "Homostibiens" n'étaient pas organisés par IEB, ce que le juge saisi en référé par la STIB a confirmé. Et l'on ne peut sanctionner une organisation ou une personne pour un événement qu'elle n'organise pas.

Le 1<sup>er</sup> mars 2013, la STIB a effectivement introduit une requête en référé auprès du tribunal de première instance de Bruxelles afin, entre autres, de faire disparaître l'annonce concernant l'action Jeux olympiques parue sur le site internet de IEB, sous peine d'astreinte.

À la suite de cela, IEB a directement ôté l'annonce de son site internet. En outre, IEB nous a fait savoir qu'en diffusant l'information relative à l'action, elle n'avait aucunement l'intention de choquer qui que ce soit. Elle a d'ailleurs présenté ses excuses à ceux qui l'auraient été.

Selon IEB, le caractère symbolique et satirique des "épreuves poético-sportives" annoncées par le collectif "Homostibien" et consistant à parodier les Jeux olympiques était suffisamment explicite pour ne pas être confondu avec une invitation à la fraude ou à la dégradation des stations. Cependant, la réalité a montré qu'une certaine confusion a régné.

L'opération même s'est toutefois déroulée sous l'œil vigilant de la police. Ainsi, on peut véritablement la considérer comme une "action" et non comme un comportement incitant à la fraude. En outre, chaque participant disposait d'un titre de transport valide de la STIB. La police n'a donc pas dû intervenir à ce niveau. Les articles parus dans les quotidiens *Le Soir* et *La Libre Belgique* en attestent.

Enfin, les conventions régionales soutiennent des aspects précis et non l'intégralité de l'action d'IEB.

*wekelijks tientallen acties van burgers, die niet noodzakelijk alle door IEB worden georganiseerd. IEB was niet betrokken bij het initiatief in kwestie en kan er dan ook niet met de vinger voor worden gewezen.*

*Dat was ook de mening van de rechter in kort geding. De MIVB spande op 1 maart 2013 immers een kort geding aan om, onder meer, de aankondiging van de site van IEB te laten verwijderen.*

*IEB heeft dat meteen gedaan en heeft ons meegedeeld dat ze helemaal niet de bedoeling had om wie dan ook te choqueren. Ze heeft ook haar excuses aangeboden. Volgens IEB was het symbolische en satirische karakter van de actie duidelijk genoeg, maar in de praktijk bleek de boodschap toch verwarrend.*

*De actie verliep onder het toezicht oog van de politie, wat er op wijst dat het niet de bedoeling was om tot fraude aan te zetten. Alle deelnemers hadden overigens geldige vervoersbewijzen en de politie hoeft niet in te grijpen.*

*Het gewest subsidieert bepaalde aspecten van de werking van IEB en niet de volledige werking. IEB wordt ook erkend door de Franse Gemeenschap als een vzw die democratische en collectieve initiatieven en de ontwikkeling van burgeractiviteiten ondersteunt. In die hoedanigheid geeft ze informatie door van verenigingen die met burgers werken.*

*Uiteraard slaat de overeenkomst tussen het gewest en IEB niet op het organiseren van acties die aanzetten tot fraude. Het stimuleren van kritische en actieve burgers helpt het gewest echter om een efficiënter beleid te voeren. Daar moeten we tegen kunnen.*

*Ik wil IEB niet straffen voor een actie die ze niet georganiseerd heeft, maar vraag hen wel om voorzichtiger om te springen met verwarrende boodschappen.*

IEB est une asbl également reconnue par la Communauté française, entre autres pour son travail d'éducation permanente, qui vise à favoriser "l'analyse critique de la société, la stimulation d'initiatives démocratiques et collectives, et le développement de la citoyenneté active". C'est dans ce cadre qu'elle relaie les informations émanant des associations qui travaillent avec les citoyens.

Il est évident que la convention entre la Région et IEB ne porte en aucun cas sur l'organisation d'actions visant à l'incitation à la fraude. Stimuler une citoyenneté critique et active nous permet, à nous, responsables politiques, de mener une politique plus efficace pour notre Région. Nous devons donc pouvoir vivre avec cela.

Cependant, je juge inopportun de sanctionner IEB, qui n'est pas à l'initiative de l'action. Je lui demande toutefois de prendre les précautions nécessaires pour éviter que ce genre de message confus apparaisse à nouveau sur son site web.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je suis pleinement satisfaite de vous voir critique par rapport à ce comportement. À aucun moment dans mon intervention, je n'ai dit qu'on ne pouvait pas organiser d'activités contestataires dans notre société. Au contraire : j'ai commencé par souligner qu'on vivait en démocratie et qu'il était important que cette notion soit respectée.

On a donc le droit d'organiser ce que l'on veut, mais de là à devoir mobiliser la police, que cela coûte à la société, que IEB relaie l'information ou que la STIB doive intenter une action en référé, cela va loin.

Tout cela peut à mon avis s'organiser autrement. Nous avons tous une expérience de contestation. Il n'est pas nécessaire d'en arriver là pour faire passer un message, mais cela n'est pas de mon ressort. Vous avez été très clair sur le relais qu'en a fait IEB, sur vos regrets à ce propos et sur les actions que vous avez entreprises.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- *Het verheugt mij dat u dit initiatief afkeurt. Ik ben niet tegen protestacties gekant, maar het collectief had de boodschap op een andere manier duidelijk kunnen maken.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW**

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

**concernant "l'organisation des transports en  
commun lors de l'événement 20 km de  
Bruxelles".**

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Les 20km de Bruxelles attirent de nombreux visiteurs et contribuent à améliorer l'image sportive et récréative de Bruxelles.*

*Cependant, lors de la dernière édition des 20km, cette image en a pris un coup. En effet, comme les organisateurs avaient décidé de ne pas payer de contribution de mobilité, le réseau de la STIB est resté payant pour les milliers de coureurs, ce qui a suscité de nombreuses controverses.*

*Les organisateurs d'événements d'une telle ampleur doivent montrer l'exemple, notamment en promouvant les transports publics. L'utilisation massive des transports publics a un effet positif, non seulement en termes de mobilité, mais aussi sur l'environnement et la qualité de vie.*

*Cette année encore, les organisateurs des 20km de Bruxelles ont décidé de ne pas conclure d'accord avec la STIB, ce qui obligera à nouveau les coureurs à acheter eux-mêmes leur titre de transport. J'espère qu'ils seront au courant et que cela ne donnera pas lieu aux mêmes controverses que l'an passé.*

*Savez-vous si les organisateurs des 20km de Bruxelles ont pris des initiatives pour éviter que la situation de l'édition 2012 ne se reproduise ? Les organisateurs se sont-ils concertés avec le gouvernement bruxellois ou avec la STIB dans le cadre d'une éventuelle contribution de mobilité ?*

*Il est donc important que le gouvernement bruxellois prenne des mesures afin d'éviter de telles situations dans le cadre d'événements culturels, sportifs et commerciaux d'envergure à Bruxelles.*

*Pensons notamment à Couleur Café, qui attire de*

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

**betreffende "de organisatie van het  
openbaar vervoer bij het evenement '20 km  
van Brussel'".**

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Op zondag 26 mei 2013 vindt het evenement '20 km van Brussel' plaats, een happening die zo'n 10.000 bezoekers naar onze hoofdstad lokt. De 20 km van Brussel scherpt elk jaar op positieve wijze het sportieve en recreatieve imago van het Brussels Gewest aan.

Toch kreeg dit imago tijdens de vorige editie een stevige deuk. De organisator besliste toen ondanks overleg met de MIVB om geen mobiliteitsbijdrage te betalen voor haar duizenden deelnemers, waardoor het openbaar vervoer op het MIVB-netwerk voor de lopers betalend bleef. Ik hoef de collega's hier niet te vertellen welke controverse dat heeft uitgelokt toen heel wat lopers door MIVB controleurs werden betrapt omdat zij geen geldig vervoersbewijs konden voorleggen.

Organisatoren van dergelijke grootschalige evenementen moeten een voorbeeldrol vervullen, onder meer door het promoten van het openbaar vervoer. Door het massaal gebruik van het openbaar vervoer creëert men immers een gunstig effect niet alleen op het vlak van mobiliteit, maar ook van het leefmilieu en de levenskwaliteit voor de nabije buurt. Dat moet bijdragen tot een leefbaar en tegelijk bruisend hoofdstedelijk gewest.

Ook dit jaar besliste de organisator van de 20 kilometer van Brussel om geen overeenkomst met de MIVB te sluiten. Dit jaar moeten lopers dus weer zelf instaan voor het aanschaffen van een vervoersticket. Ik hoop dat iedereen daarvan op de hoogte is gebracht en er niet opnieuw een controverse ontstaat.

Hebt u weet van initiatieven die de organisator van de 20 km van Brussel heeft genomen om de situatie zoals bij de editie van 2012 te vermijden? Heeft de organisator van de 20 km van Brussel overleg

*nombreux visiteurs et collabore positivement avec la STIB, ou de l'Ancienne Belgique et de Forest. De telles mesures devraient être obligatoires.*

*Je regrette que le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) n'institue pas l'obligation de mettre en place un plan de mobilité pour les grands événements. D'autres mesures sont-elles au programme ?*

gepleegd met de Brusselse regering en/of de MIVB in het kader van een eventuele mobiliteitsbijdrage?

Het is dus belangrijk dat de Brusselse regering stappen onderneemt om in de toekomst situaties als deze voor grote culturele, sport- en commerciële evenementen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vermijden.

We kennen immers allemaal mooie voorbeelden van culturele evenementen zoals Couleur Café dat ook een pak bezoekers aantrekt, die wel positief samenwerken met de MIVB. Ook Ancienne Belgique heeft een contract met de MIVB lopen en Vorst levert eveneens heel wat inspanningen. Eventuele maatregelen zouden dus een verplichtend karakter moeten hebben.

Intussen is ook nieuwe regelgeving, met name het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE), goedgekeurd. Ik betreur het nog altijd dat daarin een verplicht mobiliteitsplan voor grote evenementen niet is ingelast. Staan er andere maatregelen op het programma?

Ik ben ervan overtuigd dat u mijn bekommernis over dit belangrijke punt deelt.

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Comme vous l'avez fait remarquer, les organisateurs des 20 kilomètres ont décidé de rejeter à nouveau l'offre de la STIB. Les deux parties avaient cependant convenu de la nécessité de rédiger chacune de leur côté un plan de communication qui devait convaincre les participants et leurs accompagnateurs d'utiliser les transports en commun, et ce, même s'ils n'étaient pas gratuits.

Sur le site internet des 20km, une fiche d'accessibilité établie par la STIB est téléchargeable avec des informations concernant les parkings de dissuasion et les itinéraires à suivre afin d'encourager les participants le long du parcours. Il y est clairement mentionné que le réseau de la STIB n'est pas gratuit et que chacun doit être muni d'un titre de transport pour se rendre à l'événement.

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Om het mobiliteitsluik van de 20 km van Brussel te bespreken heeft de MIVB reeds midden december 2012 contact opgenomen met de organisator van dit sportevenement. Het doel van de MIVB was om een financieel partnership af te sluiten waarbij de deelnemers meteen een vervoerbewijs voor het Brussels openbaar vervoer zouden krijgen. Ik benadruk dat hierover tot 2011 een overeenkomst bestond, maar dat het de organisatoren van de 20 km van Brussel waren die deze deal in 2012 hebben opgezegd. Uit het overleg tussen de organisatoren en de MIVB bleek dat die eersten geen mobiliteitsbijdrage wilden toevoegen aan de inschrijvingsprijs, omdat de organisatoren hun huidige deelnameprijs willen behouden.

Zoals u zelf al aangaf, hebben de organisatoren van de 20 km besloten om het aanbod van de MIVB opnieuw af te wijzen. Beide partijen waren het

*La STIB informera à son tour ses voyageurs de la tenue de l'événement et de la mobilité à cet égard par une annonce la semaine précédant l'événement par le biais du site internet, de la newsletter et des écrans des distributeurs automatiques GO.*

*Le Cobracle encouragera à l'avenir les organisateurs à prévoir des formules ticket pour les événements payants rassemblant plus de 6.000 participants, qui intégreront des solutions de mobilité. Le nouveau contrat de gestion de la STIB consacre un passage à cette règle.*

*En résumé, les organisateurs de ce genre d'événements d'envergure devront contacter la STIB préalablement en vue de prévoir un éventuel renforcement de l'offre et de trouver un accord sur une formule combinée pour les transports publics et l'accès à l'événement.*

*Si le dispositif s'avère non rentable, la STIB négociera une convention avec l'organisateur de l'événement dans laquelle elle lui proposera de prendre à sa charge 50% de la différence.*

*Si l'organisateur est d'accord, la Région prendra à sa charge environ 40% - pour autant que la dotation disponible de 600.000 euros n'ait pas été utilisée - et la STIB 10%. S'il ne l'est pas, le dispositif mis en place par la STIB sera limité au minimum requis.*

echter wel eens over de noodzaak om elk van hun kant een communicatieplan op te stellen dat de deelnemers en hun begeleiders moet overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken, ook al zal dat betalend zijn.

Concreet heeft de MIVB een toegankelijkheidsfiche gemaakt die te bekijken en te downloaden is op de website van de 20 km van Brussel. Ook de reisplanner van de MIVB werd geïntegreerd op de website. Er gaat daarbij extra aandacht naar de toegankelijkheid van de site met de MIVB, met inbegrip van de overstapparkings, en de te nemen reiswegen om de deelnemers langs het parcours aan te moedigen. Er wordt daarbij wel gewezen op de noodzaak om over een geldig vervoerbewijs te beschikken.

Er wordt duidelijk vermeld dat het MIVB-net niet gratis zal zijn en dat iedereen een vervoerbewijs moet kopen om van en naar het event te komen. De MIVB zal op haar beurt haar reizigers informeren over het evenement en de mobiliteit in dat kader. Dat zal de week voordien gebeuren aan de hand van de website, de nieuwsbrief en de schermen op de GO-verkoopautomaten.

Wat betreft het algemeen principe van een verplichte mobiliteitsbijdrage zal in de toekomst het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) organisatoren aanzetten om in ticketformules te voorzien voor betalende evenementen van meer dan 6.000 deelnemers, waarin mobiliteitsoplossingen geïntegreerd zijn. In het nieuwe beheerscontract van de MIVB is daar ook een passage aan gewijd.

Samengevat komt het erop neer dat de organisatoren van evenementen met meer dan 6.000 betalende deelnemers minstens vier maanden op voorhand contact moeten opnemen met de MIVB met het oog op het voorzien van een eventuele versterking van het aanbod en het vinden van een overeenkomst over een gecombineerde formule voor openbaar vervoer en de toegang tot het evenement.

De MIVB zal dan de versterkingen van het aanbod, de omleggingen, de veiligheids- en begeleidingsmaatregelen, en de bijkomende kosten en ontvangsten evalueren. Als de balans tussen de inkomsten en de bijkomende kosten negatief is, onderhandelt de MIVB met de organisator van het

evenement over een overeenkomst waarin ze hem voorstelt 50% van het verschil ten laste te nemen. Als de organisator akkoord gaat, draagt het gewest in deze tenlasteneming bij pro rata van 40%, voor zover tenminste de beschikbare dotatie van 600.000 euro niet is opgebruikt. De MIVB staat in voor de resterende 10%.

Als de organisator niet akkoord gaat, blijft het door de MIVB ingezet dispositief beperkt tot het vereiste minimum.

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Ik betreur het dat er weer geen oplossing uit de bus is gekomen. Misschien moeten de positieve inspanningen van de MIVB op dit vlak eens worden benadrukt. Er komt namelijk vaak kritiek op de werking van het openbaar vervoersnet, maar het lijkt erop dat alle middelen zijn uitgeput. De MIVB heeft bij de organisatoren immers zelf aangedrongen op een oplossing. Op 26 mei zal men de politiek of de MIVB dan ook niet met de vinger moeten wijzen wanneer iemand betrapt wordt op zwartrijden.

Er werd onderhandeld met de organisator van de 20 km over de integratie van een mobiliteitsbijdrage. Daarop wilde deze niet ingaan, omdat dit zou leiden tot een prijsstijging. Hebt u enig idee om welk bedrag het gaat?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Maximum 1 euro. Mocht dit anders zijn, laat ik dat zo snel mogelijk weten aan het secretariaat.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Zo'n bedrag kan uiteraard niet de oorzaak zijn van een sterke verhoging van een deelnameprijs.

*- Het incident is gesloten.*

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

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).**- *Je regrette qu'il n'y ait pas de solution. Les efforts constructifs de la STIB devraient peut-être être soulignés. Le 26 mai, il ne faudra pas la montrer du doigt lorsqu'un voyageur sera attrapé sans titre de transport.*

*Les organisateurs des 20km de Bruxelles ne voulaient pas s'engager à payer une contribution de mobilité, car cela aurait engendré une augmentation du prix. Avez-vous une idée de son montant ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- Maximum un euro. S'il en était autrement, j'en informerais au plus vite le secrétariat.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).**- *Un euro ne peut pas causer une forte augmentation du coût de la participation.*

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

**concernant "les conséquences pour les usagers de la STIB de la grève du jeudi 21 février 2013".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Le jeudi 21 février 2013 fut une journée de manifestation nationale et une journée de grève pour une partie de la STIB. Celle-ci avait annoncé que son réseau serait fortement perturbé en raison de la participation à la manifestation d'une grande partie de son personnel. La STIB spécifiait également qu'elle n'était pas en mesure de communiquer quelles seraient les lignes perturbées ni à quelle fréquence ses véhicules circulaient, annonçant concentrer ses efforts sur un "réseau minimum" composé des lignes principales comme le métro et l'axe Nord-Sud. Pourtant, ce jour-là, les usagers de la ligne 92, très fréquentée, avaient été privés de tram jusqu'à 22h.

Le 21 février, les usagers s'étaient trouvés à leur arrêt de tram face à des écrans qui, au lieu des temps d'attente, n'affichaient rien d'autre que la possibilité de connaître les perturbations sur le site internet de la STIB. N'étaient donc spécifiés ni les trams qui ne circulaient pas, ni ceux qui circulaient. Pour ceux circulant malgré la grève, les temps d'attente n'étaient pas non plus annoncés. Seules les personnes possédant un smartphone - rappelons que ce n'est pas le cas de tout le monde - pouvaient s'informer sur les passages des transports en commun. Les autres ne pouvaient qu'attendre en espérant qu'un tram passe à leur arrêt.

Pourquoi n'avoir pas annoncé aux arrêts le temps d'attente des trams en service ce jour-là ?

Pourquoi n'y avait-il pas de communication sur les conséquences de la grève sur les panneaux aux arrêts ?

Pourquoi le système Phoenix, dont la ligne 4, par exemple, fait usage, n'était-il pas disponible ?

Quelle était la proportion de transports en commun circulant ce jeudi 21 février 2013 ? Comment les trams circulant et ceux ne circulant pas ont-ils été choisis ? Des axes importants comme l'avenue Louise et le haut de la ville - dont la rue Royale - n'étaient pas desservis. Comment expliquez-vous ce choix ?

**betreffende "de gevolgen voor de MIVB-gebruikers van de staking op donderdag 21 februari 2013".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- *Donderdag 21 februari was een dag van nationale betoging en een stakingsdag voor een deel van de MIVB. Die had aangekondigd dat haar netwerk sterk verstoord zou zijn door de deelname aan de betoging van een groot deel van haar personeel. Ze kon niet meedelen welke lijnen verstoord zouden worden en met welke frequentie de voertuigen zouden uitrijden, maar zou haar inspanningen concentreren op het aanbieden van een 'minimumdienstverlening' met de voornaamste lijnen. Toch moesten de gebruikers van de drukke lijn 92 hun tram missen tot 22 uur.*

*Op de schermen in de tramhaltes werd alleen meegedeeld dat meer informatie over de storing beschikbaar was op de website van de MIVB. Er werd dus niets vermeld over welke trams uitreden, noch over de wachttijden. Alleen wie in het bezit was van een smartphone kon meer informatie opzoeken. Waarom konden de wachttijden niet worden meegedeeld in de haltes? Waarom werd niet gemeld welke trams wel reden?*

*Waarom werd er op de borden in de haltes niets meegedeeld over de gevolgen van de staking? Waarom werkte het Phoenix-systeem niet?*

*Welk percentage van het openbaar vervoer reed die dag wel uit? Hoe werd beslist welke trams wel en welke niet zouden uitrijden? Zo werden de Louizalaan en de bovenstad niet bediend. Hoe kan die keuze worden verklaard?*

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Lors de journées de grève comme celle que nous avons connue le 21 février dernier, la STIB a coutume de concentrer les forces disponibles sur un nombre restreint de lignes, afin d'assurer un service minimum sur les axes majeurs et très fréquentés du réseau. Pour ce faire, elle communique à chaque dépôt la liste des lignes à assurer en priorité en fonction du nombre de conducteurs disponibles. Ce choix est basé sur la fréquentation et l'importance de la ligne au sein du réseau.

Pour l'ensemble de la journée du 21 février, la STIB a pu assurer environ 40% des services prévus, mais le pourcentage de services assurés a varié d'un dépôt à l'autre entre 25 et 60%. En ce qui concerne la ligne 92 en particulier, vous devez savoir qu'elle est exploitée par plusieurs dépôts, notamment le dépôt de Schaerbeek et le dépôt d'Ixelles. Ces deux dépôts exploitent des lignes plus importantes, comme les lignes 3, 4, 7, 25 ou 55. Il a donc été décidé, ce jour-là, de concentrer les effectifs en priorité sur ces lignes plutôt que sur la ligne 92.

J'en viens à l'information donnée aux voyageurs. La STIB se doutait qu'une grande partie de son personnel participerait à la manifestation nationale du 21 février. Par contre, elle ignorait jusqu'au dernier moment combien de collaborateurs y prendraient effectivement part. Par conséquent, il lui était impossible de communiquer dès 5h du matin un état précis de la situation du réseau. Afin de ne pas prendre les voyageurs au dépourvu, la STIB avait dès la veille averti le public des perturbations probables et invité ses clients à prendre leurs dispositions.

Peu avant 6h, le service responsable de l'information aux voyageurs a reçu la confirmation qu'un certain nombre de lignes étaient exploitées, en fonction du nombre de conducteurs et chauffeurs présents. Le service a immédiatement communiqué cette information au public en français, néerlandais et anglais via ses différents médias (site internet, site mobile, applications pour smartphone, afficheurs de temps d'attente aux arrêts et en station, messages audio en station, facebook, twitter, la radio, etc.).

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- Bij stakingen tracht de MIVB het beschikbaar personeel op de belangrijkste lijnen in te zetten om een minimale dienstverlening te verzekeren.

*Op 21 februari jongstleden heeft de MIVB in totaal ongeveer 40% van de diensten kunnen verzekeren, maar dat percentage schommelde tussen 25 en 60% voor de verschillende remises. Lijn 92 wordt door de remises van Schaerbeek en Elsene bediend. Die twee remises bedienen ook de belangrijke lijnen 3, 4, 7, 25 en 55. Die dag werd daarom beslist om het personeel eerder op die lijnen in te zetten dan op lijn 92.*

*De MIVB vermoedde dat de meerderheid van haar personeel zou deelnemen aan de nationalestaking van 21 februari, maar wist pas op het laatste moment over hoeveel medewerkers het precies ging. Bijgevolg was het onmogelijk om reeds om 05.00 uur de toestand van het net te communiceren.*

*De MIVB had de dag ervoor al verwittigd dat er waarschijnlijk storingen op het net zouden zijn en had haar klanten gevraagd om maatregelen te treffen. Iets voor 06.00 uur heeft de dienst Informatie aan de reizigers de bevestiging gekregen dat een aantal lijnen zouden worden bediend. Die informatie werd onmiddellijk naar de buitenwereld gecommuniceerd via verschillende media (website, mobiele website, applicaties voor smartphone, wachttijdborden, Facebook, Twitter, de radio, enzovoort), en dit in het Frans, Nederlands en Engels.*

*Gezien de beperkte ruimte op de wachttijdborden werd de voorkeur gegeven aan een algemene boodschap en werden de reizigers voor meer details naar de website van de MIVB verwezen. Het was immers onmogelijk om alle informatie met betrekking tot de gedeeltelijke bediening van het net aan te kondigen (4 metrolijnen, 9 van de 15 tramlijnen en 19 van de 49 buslijnen).*

*Om geen foute informatie aan de reizigers mee te delen, werden de wachttijdborden van de lijnen die op die dag niet werden bediend gedeactiveerd. De*

Compte tenu du nombre d'informations à communiquer et de l'espace réduit disponible sur les afficheurs de temps d'attente aux arrêts, un message général a été privilégié, renvoyant les voyageurs notamment vers le site internet de la STIB pour connaître le détail de la situation. Il était en effet difficile d'afficher l'ensemble des informations concernant la desserte partielle du réseau, c'est-à-dire 4 lignes de métro, 9 lignes de tram sur les 15 lignes qui circulent en journée et 19 lignes de bus sur les 49 lignes de bus qui circulent en journée.

Afin de ne pas communiquer aux voyageurs d'informations erronées, les afficheurs de temps d'attente des lignes non desservies ce jour-là ont été désactivés. Par contre, les temps d'attente sur les lignes desservies le 21 février étaient indiqués. À notre connaissance, les temps d'attente étaient donc également affichés aux arrêts de la ligne 4.

Une panne momentanée de serveur et/ou d'afficheur à votre arrêt expliquerait peut-être le fait que vous n'avez pas vu de temps d'attente affiché.

La STIB met à profit l'expérience de ce genre de journée difficile pour améliorer son organisation et l'information donnée aux voyageurs. Un débriefing de la journée du 21 février a été organisé et a déjà permis d'identifier un certain nombre de pistes d'améliorations, dont la plupart sont déjà mises en œuvre.

La STIB procède aussi à une analyse afin d'optimiser les serveurs d'information aux voyageurs et de faire face aux pics de consultation durant ce type de journée exceptionnelle. À titre d'exemple, le site internet, le site mobile et les applications pour smartphones ont enregistré trois fois plus de visiteurs à l'heure de pointe du matin qu'habituellement.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Comme je vous ai moi-même précisé les axes sur lesquels il n'y avait pas eu de trams, je ne vous demandais donc pas de nous citer les lignes qui n'avaient pas circulé. Vous nous avez dit que le dépôt comportait un tel nombre de trams, que vous avez choisi de privilégier les lignes essentielles... Ce que je voulais savoir, c'était sur quelle base vous aviez fondé votre choix.

*wachttijden op de lijnen die wel werden bediend, werden wel aangeduid. Voor zover ons bekend is, waren de wachttijden dus ook aangegeven aan de haltes van lijn 4. Een tijdelijke panne van de server en/of het aankondigingsbord valt echter nooit uit te sluiten.*

*De MIVB tracht uit die moeilijke dagen lessen te trekken om haar organisatie en haar informatieverstrekking aan de reizigers te verbeteren. Tijdens de debriefing over 21 februari zijn een aantal verbeteringen voorgesteld, waarvan de meesten ondertussen worden toegepast.*

*Op dit ogenblik voert de MIVB ook een analyse uit om de servers voor informatie aan de reizigers te optimaliseren en om het hoofd te kunnen bieden aan raadplegingspieken.*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *U hebt dus de voorkeur gegeven aan bepaalde lijnen. Ik heb u meegedeeld welke trams niet uitreden. Ik vroeg u dus niet de trams op te sommen die niet zijn uitgereden. Ik vroeg u waarop uw keuze was gebaseerd.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- J'ai expliqué qu'il s'agissait d'axes majeurs et très fréquentés.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je me contenterai de cette réponse.

Par ailleurs, si l'on veut que Bruxelles devienne une ville où l'on abandonne progressivement la voiture, il faut privilégier la communication. En effet, les informations sont toujours présentes et fluides dans les grandes villes où l'on parvient à diminuer le trafic automobile et où l'on privilégie les transports en commun.

Je ne parle même pas du fait qu'on ne doive pas attendre des heures dans l'ignorance. Enfin, vous me dites que dans le cas que je vous ai rapporté, il s'agissait d'une panne. Soit.

Vous annoncez de nouveaux modes de communication par smartphones, internet, etc. Je ne comprends pas que ce gouvernement parte de l'a priori que les usagers des transports en commun disposent forcément d'applications mobiles (tablettes, smartphones, etc.) et d'un accès permanent à internet. Il faut penser à l'ensemble de la clientèle pour laquelle ce n'est pas le cas.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous travaillons évidemment sur tous les axes. Mais, quand il y a énormément d'informations à fournir, cela n'est pas toujours possible sur les écrans que nous souhaitons par ailleurs étendre partout.

Nous avons effectivement constaté une surcharge de l'internet. La STIB va tirer les conclusions de ces expériences car il y a encore beaucoup de points à améliorer, je vous l'accorde.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le rond-point Churchill".

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- Dat heb ik gedaan: het betrof belangrijke, druk bezochte lijnen.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- Als de regering van Brussel een stad wil maken waar de wagen steeds vaker aan de kant blijft staan, dan is een betere communicatie noodzakelijk. In grote steden waar het openbaar vervoer wordt gestimuleerd, wordt vlot gecommuniceerd. En dan heb ik het nog niet eens over het feit dat men mensen geen uren in onwetendheid kan laten wachten. U zei dat het te maken had met een defect.

U kondigt nieuwe communicatiemogelijkheden aan via smartphone, internet, enzovoort. Ik begrijp niet dat de regering ervan uitgaat dat reizigers beschikken over mobiele toestellen met internetverbinding.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- Ik ben het helemaal met u eens. We werken dan ook aan de twee pijlers. Het is echter niet altijd mogelijk om grote hoeveelheden informatie te verstrekken via de schermen die we ook nog op andere plaatsen willen installeren. Ook het internet was overbelast. Uit deze punten zal de MIVB lessen trekken.

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de Churchillrotonde".

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Comme de nombreux collègues, j'avais déjà pris part à la saga du rond-point Churchill en 2008. Celle-ci a connu un nouveau rebondissement, le vendredi 1<sup>er</sup> mars, lorsqu'un responsable de Bruxelles Mobilité s'est rendu à Uccle afin de présenter les projets de votre cabinet concernant le rond-point Churchill : vous voudriez installer des passages piétons le long des rails de tram qui relient les quais au rond-point.

Cette nouvelle qui, apparemment, n'a pas été relayée par courrier officiel à la commune, a non seulement inquiété les responsables locaux, mais devrait également nous préoccuper car elle reflète une intention dont vous vous défendez depuis longtemps et une situation difficile depuis au moins 2008. Cet aménagement viendrait sceller de façon définitive une rupture de charge bien impopulaire et dépourvue de bon sens.

En effet, l'usager de la ligne 7 qui vient d'Ixelles pour se rendre à la place Vanderkindere a le triste privilège de devoir rester dans le tram et d'y subir une attente qui varie entre 3 et 12 minutes avant d'arriver à son point de destination. Par ailleurs, nombre d'usagers doivent quotidiennement affronter les affres des pavés japonais plantés au centre du rond-point, qui sont difficilement praticables pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Ils sont contraints de transiter du tram de la ligne 7 à un tram de la ligne 3 pour rejoindre la gare du Midi et le centre-ville.

Cette rupture de charge au milieu du rond-point Churchill est dangereuse, nombreux étant les usagers qui le traversent. Vous l'avez vous-même admis en faisant installer des panneaux interdisant aux piétons de quitter le centre du rond-point et de traverser la route.

Vous avez néanmoins apparemment changé d'avis en ajoutant un passage piétons. Votre objectif est donc de légitimer une situation que vous avez toujours niée et de faire du rond-point un lieu d'embarquement et de débarquement de passagers de la STIB ainsi qu'un mini-dépôt au milieu du rond-point.

Pourtant, vous savez que l'Institut belge de sécurité routière (IBSR) déconseille d'installer un passage

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Op 1 maart stelde Mobiel Brussel in Ukkel de plannen van uw kabinet voor de Churchillrotonde voor. U wilt blijkbaar oversteekplaatsen voor voetgangers langs de tramrails.*

*Dit nieuws, waarvan de gemeente niet officieel op de hoogte werd gebracht, is zorgwekkend. Dit zou betekenen dat de onzinnige inrichting voor het overstappen blijft zoals ze is.*

*Wie vanuit Elsene met lijn 7 naar Vanderkindere rijdt, moet 3 tot 12 minuten in de tram blijven wachten. Wie naar het Zuidstation of het stadscentrum wil, moet in het midden van de rotonde overstappen op lijn 3 en moet daarvoor de slecht begaanbare rotonde trotseren, wat voor mensen met een beperkte mobiliteit en mensen met een kinderwagen erg lastig is.*

*De overstap in het midden van de Churchillrotonde is erg gevvaarlijk, want veel reizigers steken daar over. U bent daarvan op de hoogte, want u hebt daarvoor verbods borden laten plaatsen.*

*Blijkbaar bent u nu echter van idee veranderd. De nieuwe oversteekplaatsen moeten een situatie legitimieren die u tot nu toe altijd bestreden hebt.*

*Nochtans raadt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) oversteekplaatsen voor voetgangers af op rotondes met meer dan één rijstrook, omdat de automobilisten daar te weinig aandacht zouden voor hebben.*

*U wilt dat oplossen door vluchtheuvels te plaatsen zodat er ter hoogte van de oversteekplaatsen maar één rijstrook zou zijn. Dat zou tot grote files leiden. Bovendien is er een probleem met de zichtbaarheid. Dit kan alleen voor ongevallen zorgen.*

*Is er echt een ernstig ongeval nodig om de MIVB te doen inzien dat dit geen geschikte plaats is voor een knooppunt van tramlijnen?*

*De hoge trottoirbanden maken de oversteekplaatsen bovendien moeilijk toegankelijk.*

*Deze gevvaarlijke maatregel houdt geen rekening met de behoeften van de Brusselse burgers.*

piétons sur un rond-point traversé par plus d'une bande de circulation : le regard des automobilistes serait instinctivement dirigé vers la droite et des incidents seraient à craindre dans de larges ronds-points.

Votre solution à ce problème serait l'installation d'îlots réduisant les bandes de circulation à une voie là où les passages piétons seront installés. Si je me doute que les problèmes de trafic et de remontée de files que cela va créer ne vous préoccupent guère, avez-vous pensé aux problèmes de visibilité ? Par exemple, une voiture provenant de la rue Marianne devra immédiatement être au centre du rond-point et le passage piétons ne sera malheureusement pas sa priorité. De plus, un piéton soucieux de se dépêcher pour attraper son tram ne se préoccupera sans doute que trop peu du trafic.

Faut-il un accident grave pour qu'enfin la STIB revienne à davantage de rationalité et abandonne ce point de transit transformant le rond-point en un "tramodrome" infernal et dangereux ?

De plus, les hautes bordures sur le rond-point ne permettront pas aux personnes à mobilité réduite ou aux poussettes de passer sur les passages piétons.

Cette mesure est donc dangereuse, mais également d'une autre époque car elle ne prend pas en compte les besoins de chaque citoyen bruxellois.

Mme la ministre, les problèmes de sécurité au sein de ce rond-point ne proviennent pas d'un manque de passage piétons, mais de la rupture de charge qui est effectuée à cet endroit. Peut-être celle-ci favorise-t-elle la vitesse de la ligne 7, mais, même si cette ligne devait atteindre une vitesse commerciale de l'ordre de 20km/h, le fait de maintenir la rupture de charge au rond-point Churchill allonge de façon non négligeable le temps de parcours de l'usager.

N'est-il pas aberrant de rechercher à grands frais une amélioration de la vitesse commerciale tout en allongeant le temps de parcours des usagers par des ruptures de charge indéfendables car présentant un grand inconfort et une réelle dangerosité ?

Ne serait-il pas temps de reconsidérer cette situation ? Invoquer la vitesse commerciale ne nous semble pas fondé dans la mesure où, entre la place Vanderkindere et la gare du Midi, le parcours

*Het probleem is dat de mensen op deze gevaarlijke plaats moeten overstappen. Misschien rijdt lijn 7 daardoor sneller, maar door de wachttijd aan de rotonde, is de uiteindelijke reistijd toch niet korter.*

*De commerciële snelheid verhogen, maar ondertussen de reistijd verlengen met een oncomfortabele en zelfs gevaarlijke overstap, is absurd. Bovendien rijden de trams tussen het Léon Vanderkindereplein en het Zuidstation op een eigen en ondergrondse bedding en is de commerciële snelheid hoog genoeg.*

*U moet het roer dan ook dringend omgooien. Wilt u echt vluchtheuvels en oversteekplaatsen op de Churchillrotonde? Waar moeten die komen? Geeft u daarmee toe dat een overstap in het midden van de rotonde gevaarlijk is?*

*Hoe zult u de oversteekplaatsen toegankelijk maken voor personen met een beperkte mobiliteit?*

*Waarom verzet de MIVB zich tegen een invoering van een rechtstreekse verbinding tussen Elsene en het stadscentrum, zoals die vroeger bestond?*

*Zou een fusie van de lijnen 3 en 7 ook geen betere rotatie van het rollend materieel mogelijk maken, zodat er meer zitplaatsen zijn en het comfort van de reizigers toeneemt?*

*Waarom moeten reizigers soms 12 minuten op de rotonde wachten om verder te rijden naar het Léon Vanderkindereplein?*

s'effectue en site propre et en souterrain, ce qui permet aux trams de se déplacer sans subir le moindre encombrement.

Comptez-vous véritablement mettre en place des passages piétons et des îlots au rond-point Churchill ? Le cas échéant, où souhaitez-vous les installer ? Par cette action, admettez-vous que la rupture de charge au milieu du rond-point crée une situation dangereuse ?

Comment comptez-vous rendre ces passages piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes ?

Afin de réduire le caractère inconfortable imposé aux usagers des lignes 3 et 7, pourquoi le rétablissement d'une liaison directe entre le haut d'Ixelles et le centre-ville telle qu'elle existait auparavant reste-il écarté dans les choix de la STIB ?

En fusionnant les lignes 3 et 7, n'arriverait-on pas à une meilleure rotation du matériel et donc à améliorer le confort des usagers en offrant davantage de places ?

Comment expliquer qu'un usager se rendant à la place Vanderkindere se voie imposé un temps d'attente allant parfois jusqu'à 12 minutes au rond-point Churchill avant d'arriver à son lieu de destination ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** Le groupe Ecolo défend depuis longtemps la suppression de la rupture de charge. Nous nous inscrivons ainsi dans le sens de l'accord de gouvernement, qui prévoit la diminution des ruptures de charge. Certaines évolutions observées ne vont pourtant pas dans ce sens-là, comme en témoigne la scission de la ligne 94 en soirée. Rassembler une ligne tandis qu'une autre est divisée serait au moins une bonne occasion d'assurer un rééquilibre.

La situation actuelle est la pire imaginable en termes de sécurité, en particulier pour les piétons. En effet, les usagers préfèrent prendre un risque pour rejoindre le rond-point, alors que c'est interdit,

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De Ecolo-fractie verdedigt al geruime tijd het afschaffen van de overstappen, wat ook het regeerakkoord beoogt. Blijkbaar evolueert niet alles in dezelfde richting, zoals blijkt uit de splitsing van lijn 94 's avonds. Het samenvoegen van de ene lijn en het opsplitsen van een andere kan een nieuw evenwicht creëren.*

*De huidige situatie is rampzalig op het vlak van de veiligheid, vooral voor de voetgangers. Zij nemen liever een risico en begeven zich naar de rotonde, wat verboden is, eerder dan een grote omweg te moeten maken en de tram te missen. Toch kan dit het nut van de voetgangersoversteekplaatsen niet in*

plutôt que de rater leur tram sous prétexte d'opérer un grand tour par des passages cloutés. Peu d'usagers sont disposés à attendre 20 minutes dans le froid. Cela ne remet pas en cause l'utilité des passages cloutés à cet endroit.

La question de la fusion des lignes 3 et 7 mériterait d'être analysée plus avant. Ceux qui ont eu le plaisir d'assister à la dernière réunion de la sous-commission "tram De Lijn" ont découvert un tableau révélant à quel point une rupture de charge était pénalisante et amplifiée, en termes d'inconfort, dans la perception de l'usager.

Nous n'avons donc que peu d'excuses pour ne pas supprimer la rupture de charge à cet endroit.

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Le terminus provisoire installé au rond-point Churchill pour les trams 3 et 7 n'a toujours pas été retiré, malgré les demandes répétées de la commune de mettre fin à cette situation. En outre, on a appris par la presse début mars que Bruxelles Mobilité avait informé la commune d'Uccle de son intention d'installer des passages piétons le long des voies de tram pour rejoindre le centre du rond-point. Autant pour les représentants de la commune que pour l'échevin de la Mobilité, cela représente un problème pour la sécurité des usagers.

En réponse à une question orale en novembre dernier, vous nous avez indiqué que Bruxelles Mobilité avait mis à l'étude plusieurs possibilités d'aménagement visant à permettre et à sécuriser les accès piétons vers le centre du rond-point Churchill. À l'époque, selon vous, ces propositions devaient encore faire l'objet de discussions avec la commune d'Uccle et il ne s'agissait pas de pérenniser la situation, mais de veiller à ce que les traversées de piétons bénéficient d'une sécurité accrue.

La Région avait donc placé des panneaux d'interdiction de traverser pour les piétons. Nous constatons aujourd'hui que le gouvernement bruxellois prévoit une mesure contradictoire. Selon le collège d'Uccle, vous décidez de légitimer une situation de fait, alors que celle-ci est clairement source de danger et que la mesure prise est contraire aux prescrits de l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) concernant les ronds-

twijfel trekken.

*De fusie van lijnen 3 en 7 moet grondiger onderzocht worden. Een overstap wordt door de gebruiker immers als bijzonder oncomfortabel ervaren.*

*Er zijn dus niet veel redenen om de overstap niet af te schaffen.*

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *De voorlopige eindhalte van trams 3 en 7 aan de Churchillrotonde is nog altijd niet verwijderd. Bovendien zou Mobiel Brussel van plan zijn om oversteekplaatsen langs de tramsporen aan te leggen om de voetgangers toegang te geven tot het midden van de rotonde. Volgens de gemeente Ukkel zal dat voor veiligheidsproblemen zorgen.*

*In november jongstleden antwoordde u op mijn mondelinge vraag dat Mobiel Brussel meerdere scenario's bestudeerde om de voetgangers een veilige toegang tot het midden van de rotonde te geven. Die scenario's moesten nog met de gemeente Ukkel worden besproken en hadden enkel de bedoeling om de veiligheid van de voetgangers te verbeteren en niet om de toestand definitief te maken.*

*Het gewest had borden "verboden over te steken voor voetgangers" geplaatst, maar nu plant de regering tegenovergestelde maatregelen. Volgens de gemeente Ukkel hebt u beslist om de feitelijke situatie definitief te maken, terwijl ze gevaarlijk en in strijd is met de voorschriften van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voor rotondes met twee rijstroken.*

*Welk gevolg zult u geven aan de opmerkingen van de gemeente Ukkel over dit nieuw project?*

*Zijn er contacten tussen Mobiel Brussel en de gemeente over de aanleg van die voetgangersoversteekplaatsen?*

points à deux bandes.

Quelles seront les mesures du gouvernement par rapport à l'opposition de la commune d'Uccle à ce nouveau projet ?

Quels sont les contacts établis entre la commune et Bruxelles Mobilité pour lancer l'installation de ce passage piétons ?

Que fait-on de la contestation de la Région au sujet de sa mise en demeure par la commune d'Uccle ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Dans le cadre de ce dossier, je voudrais apporter une rectification importante : il ne faut pas confondre la vitesse commerciale et la régularité. La scission d'une ligne ne vise pas à améliorer sa vitesse commerciale, mais bien sa régularité.

En effet, l'expérience des dernières années a montré que les lignes trop longues ne peuvent pas garantir une bonne régularité, le moindre incident d'exploitation se répercutant sur le reste du parcours. Or, malgré un parcours quasi intégralement en site propre, la régularité de la ligne 7 est encore inférieure aux attentes. En effet, il reste encore quelques points noirs à résoudre sur le tracé, dont la place Meiser. Ceci explique que la STIB privilégie l'exploitation séparée des lignes 3 et 7.

La fusion des lignes 3 et 7 est une fausse bonne idée. Elle n'offrirait pas de meilleure rotation du matériel, au contraire. La ligne 3 est exploitée avec des grands trams de type 4000, qui offrent une capacité élevée plus que nécessaire dans l'axe souterrain Nord-Sud. La ligne 7 compte, quant à elle, une majorité de trams de type 3000. En fusionnant ces deux lignes, on mélangerait les types de trams sur le circuit et il y aurait de nouveau des trams de type 3000 à la capacité plus faible sur l'axe Nord-Sud.

À ceci s'ajoute la régularité relativement faible de la ligne 7, qui se propagerait sur la ligne 3. En voulant résoudre le problème à Uccle, c'est toute la desserte dans le centre-ville qui en subirait les conséquences, avec une nette dégradation de la qualité du service à cause des trams en retard et à

*De gemeente heeft het gewest in gebreke gesteld, maar het gewest betwist die aantijgingen. Hoe zit het daar precies mee?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Ik wil graag een belangrijke correctie aanbrengen: men mag commerciële snelheid en regelmaat niet met elkaar verwarreren. Het opsplitsen van een lijn moet niet de commerciële snelheid, maar wel de regelmaat verbeteren.*

*De afgelopen jaren is immers gebleken dat al te lange lijnen geen goede regelmaat kunnen garanderen en dat het kleinste incident gevolgen heeft voor de rest van het traject. De regelmaat van lijn 7 beantwoordt nog niet aan de verwachtingen. De MIVB geeft dan ook de voorkeur aan de afzonderlijke exploitatie van lijnen 3 en 7.*

*Het samenvoegen van beide lijnen is geen goed idee en zou niet leiden tot een betere rotatie van het materieel. Op lijn 3 rijden grote trams van het type 4000, terwijl lijn 7 kleinere trams van het type 3000 heeft. De vermenging van beide types op het traject kan nadelig zijn voor de dienstverlening.*

*Bovendien heeft lijn 7 een vrij lage regelmaat, die zich zou uitbreiden tot lijn 3, wat dan weer leidt tot vertragingen en een te lage capaciteit.*

*De huidige aansluiting tussen lijnen 3 en 7 blijft de zwakke schakel in de herstructurering van het tramnetwerk. Deze situatie moet een definitieve oplossing krijgen met de totale afschaffing van alle aansluitingen in het midden van de Churchillrotonde. Deze doelstelling is opgenomen in het beheerscontract van de MIVB en moet op korte termijn worden gerealiseerd.*

*Mobiel Brussel werkt aan projecten voor de aanpassing van de Churchill-as. Het gewest hoopt*

trop faible capacité pour absorber les flux de voyageurs.

La situation actuelle de la correspondance entre les lignes 3 et 7 est effectivement déplorable et pénalisante pour l'usager des transports publics. Elle demeure certainement le maillon faible de la restructuration du réseau des trams et de la mise en place des lignes cadencées 3, 4 et 7, qui toutes desservent la place Vanderkindere. Cette situation doit être corrigée de manière profonde et définitive avec, en point de mire, la suppression totale de toute correspondance au centre du rond-point Churchill. Cet objectif est clairement stipulé dans le contrat de gestion de la STIB et doit pouvoir être réalisé à court terme.

Les projets d'adaptation sur l'axe Churchill sont en cours d'élaboration par Bruxelles Mobilité. L'administration régionale espère pouvoir associer la commune d'Uccle à une dynamique constructive d'amélioration de l'offre et de l'efficacité des lignes de trams. L'ambition dépasse la seule résolution du problème de la correspondance sur le rond-point Churchill, puisque les projets intègrent la place Vanderkindere, qui forme un véritable centre névralgique des transports publics à Uccle, au carrefour des lignes de tram 3, 4, 7 et 92.

Le changement des rails de la place Vanderkindere qui s'imposera prochainement à la STIB doit donc être l'occasion d'une rénovation en profondeur et d'une adaptation des infrastructures de trams.

Sans pour autant faire obstacle à la circulation automobile, cette rénovation doit privilégier l'usager du transport public en consacrant une attention particulière au confort et à l'aisance des correspondances et des cheminement piétons.

En ce qui concerne l'avenue Churchill, il y a une volonté d'offrir un espace sûr et agréable aux cyclistes, en lien avec les deux itinéraires cyclables régionaux qui passent au niveau du rond-point.

L'intention immédiate de marquer des passages piétons est exclusivement liée à la nécessité de sécuriser les traversées qui se font aujourd'hui malgré l'interdiction et les barrières placées au niveau du rond-point. Cette interdiction s'avère illusoire tant l'usager des lignes 3 et 7 y trouve avantage dans son parcours. Les traversées du rond-point sont particulièrement dangereuses

*de gemeente Ukkel te kunnen betrekken bij een constructieve dynamiek voor de verbetering van het aanbod en de efficiëntie van de tramlijnen. Dit gaat verder dan de oplossing van het aansluitingsprobleem op de Churchillrotonde, en heeft ook betrekking op het Léon Vanderkindereplein.*

*Binnenkort moeten de rails op het Vanderkindereplein worden vervangen, wat de gelegenheid bij uitstek is voor een grondige renovatie en aanpassing van de traminfrastructuur.*

*Zonder het autoverkeer te hinderen, moet deze renovatie voorrang verlenen aan de gebruiker van het openbaar vervoer, door aandacht te besteden aan vlotte aansluitingen en voetpaden.*

*Op de Churchilllaan wil men de fietsers een veilige ruimte bieden, die aansluit op de twee gewestelijke fietspaden ter hoogte van de rotonde.*

*Het voornemen om de voetgangers-oversteekplaatsen te markeren, heeft uitsluitend te maken met de veiligheid. Het oversteekverbod heeft immers geen zin zolang de gebruiker van lijnen 3 en 7 hier voordeel uit haalt omdat hij anders zijn tram mist.*

*Het betreft een voorlopige maatregel die erop gericht is de voetgangers de rotonde veilig te laten oversteken, in afwachting van een structurele oplossing voor de aansluiting van lijnen 3 en 7. Het betreft dus minimale, omkeerbare ingrepen, die evenwel niet aangepast zijn aan personen met een beperkte mobiliteit. Zij beschikken over toegankelijke haltes aan weerskanten van de rotonde, waar ook de anderen de tram zouden moeten nemen.*

*Het is overigens niet het overstappen op zich dat gevaarlijk is. Dit gebeurt immers op de rotonde zonder dat men de weg hoeft over te steken. De situatie die u aanklaagt, heeft te maken met voetgangers die zich tussen de haltes in het midden van de rotonde en de wijk in begeven, of vanaf de halte voor de rotonde.*

*De MIVB heeft haltes voor en na de rotonde geplaatst, maar ondanks de verbodsborden geven de gehaste reizigers de voorkeur aan een onveilige situatie.*

puisque le piéton est amené à traverser deux bandes de circulation en plein anneau de rond-point en dehors de tout passage zébré. Les gens savent que la traversée est interdite, mais quand ils voient arriver le tram, ils courrent pour ne pas le manquer.

L'aménagement, qui s'attache à sécuriser les cheminements de traversées piétonnes du rond-point, est provisoire, dans l'attente des adaptations structurelles de la correspondance des lignes 3 et 7. Cette intervention minime et parfaitement réversible n'adapte pas les cheminements aux standards d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Celles-ci disposent d'arrêts tout à fait convenables et accessibles implantés de part et d'autre du rond-point. C'est là que les gens devraient prendre leur tram, mais c'est parce qu'ils ne le font pas que nous envisageons une mesure de sécurisation.

Je souhaite également insister sur le fait que ce n'est pas la rupture de charge en tant que telle qui crée un quelconque danger. En effet, passer d'un tram à l'autre s'effectue à l'intérieur du rond-point sans traverser de voie de circulation. La situation que vous dénoncez concerne bien les mouvements des piétons entre les arrêts au centre du rond-point Churchill et le quartier, ou éventuellement depuis l'arrêt avant le rond-point.

La STIB a prévu des arrêts d'embarquement et de débarquement avant et après le rond-point, accessibles par des passages piétons, mais constate que de nombreux voyageurs préfèrent rejoindre le tram au centre du rond-point, malgré les panneaux d'interdiction.

Les voyageurs qui, aujourd'hui, traversent le rond-point à pied, sont généralement des voyageurs pressés, qui choisissent de délaisser une situation sécurisée, accessible à tous et parfaitement fonctionnelle. Pourtant, le temps d'immobilisation des trams de la ligne 7 au rond-point Churchill est en général très faible.

En direction de Vanderkindere, ce temps varie entre quatre et six minutes, selon l'heure de la journée. En outre, le système tel qu'organisé prévoit toujours la présence d'une correspondance à l'arrivée d'un autre tram, précisément pour éviter que les voyageurs cherchent à quitter le rond-point pour poursuivre leur route à pied.

*Tramlijn 7 staat doorgaans overigens slechts korte tijd stil op de Churchillrotonde.*

*In de richting van het Léon Vanderkindereplein schommelen de wachttijden tussen 4 en 6 minuten, afhankelijk van het moment van de dag. Het huidige systeem voorziet bovendien altijd in een aansluiting bij de aankomst van een andere tram, precies om te vermijden dat de reizigers de rotonde proberen te verlaten om te voet verder te gaan.*

*De wachttijden van twaalf minuten kloppen volgens mij niet en hebben wellicht te maken met een tijdelijk probleem. Richting Heizel blijft de stilstandtijd doorgaans ook beperkt van vier tot zeven minuten.*

*De heraanleg van de Churchillrotonde kan niet langer worden uitgesteld wegens de dringende vervanging van de rails op het Léon Vanderkindereplein. We moeten dan ook tot een overeenkomst komen met de gemeente Ukkel. Het zou goed zijn als die gemeente niet voortdurend van mening veranderde.*

L'attente de douze minutes que vous me rapportez ne semble donc pas conforme. Il s'agit probablement d'une anomalie ponctuelle liée à des problèmes le jour où elle fut observée. Dans le sens du retour, en direction du Heysel, le temps d'immobilisation est également limité, de quatre à sept minutes.

Je vous l'accorde : on parle depuis longtemps de l'aménagement du rond-point Churchill. Mais aujourd'hui, il y a urgence ; le remplacement des rails de la place Vanderkindere ne peut plus être reporté. Nous sommes obligés d'aller de l'avant et de trouver un accord avec la commune d'Uccle, avec laquelle nous poursuivons nos pourparlers. J'ai d'ailleurs bientôt rendez-vous avec le bourgmestre. Je voudrais cependant que la commune ne change pas sans cesse d'avis.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je n'ai pas du tout confondu les notions de "vitesse commerciale" et de "régularité". Peut-être confondez-vous "régularité" et "temps de parcours de l'usager", car c'est bien de cela que je parlais et il convient d'en faire une priorité.

Que le tram atteigne certains pics de vitesse en roulant ou que l'on constate une régularité est certes positif, mais le but est que le temps de parcours de l'usager soit raccourci.

Outre le fait que des trams en stationnement occupent des places improductives qui allongent le temps de parcours de l'usager, le rond-point Churchill n'est plus le bel endroit qu'il était autrefois ! Les voitures l'ont envahi avec le temps, mais les arbres en faisaient un lieu convivial jusqu'à ce qu'il devienne un terminus de tram... Deux ou trois trams stationnent en plein milieu du rond-point, peu importe l'heure.

Nous ne sommes pas obligés d'abattre des arbres pour aménager des pistes cyclables, de monopoliser des places pour faire fonctionner les transports en commun, ni d'instaurer trois arrêts sur une place alors que l'on cherche à raccourcir le temps de parcours des usagers.

Je ne comprends donc pas la démarche qui soutend ce processus, ni la manière dont on traite le

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- *Ik heb de begrippen 'commerciële snelheid' en 'regelmaat' niet door elkaar gehaald. Misschien verwart u 'regelmaat' met 'reistijd van de gebruiker' want daar wil ik het over hebben.*

*Een tram haalt soms pieksnelheden of rijdt met gelijkmatige snelheid, maar het blijft de bedoeling de reistijd voor de gebruiker in te korten.*

*Al bij al is de Churchillrotonde lang niet meer zo aantrekkelijk: trams staan er aan de eindhalte vaak werkloos bij en hebben de plaats van bomen ingenomen en auto's hebben het plein verder ingepalmd. Bomen vullen voor fietspaden of pleinen inpalmten voor het openbaar vervoer en er drie stopplaatsen aanleggen is geen absolute noodzaak.*

*Ik begrijp niet hoe men het probleem aanpakt. U zegt me niet alles door elkaar te haspelen, maar er rijden al T 3000 en T 4000 trams op lijn 7.*

*Drie haltes aanleggen is onnodig. Wat de wachttijd betreft, is twaalf minuten wachten op bus of tram volgens de pers geen anomalie, het gebeurt vaak.*

*De wil om het openbaar vervoer in Brussel beter te doen werken mag geen overstappen, langere trajecten of verkeersopstoppingen tot gevolg hebben.*

problème. En outre, vous dites qu'il ne faut pas tout mélanger, mais des trams de type 3000 et 4000 circulent déjà sur la ligne 7.

Mettre en place trois arrêts n'est pas nécessaire. La presse a relayé la question des minutes d'attente et a souligné qu'attendre un transport parfois jusqu'à douze minutes ne constituait pas une anomalie, mais un fait fréquent. Cette question s'inscrit donc dans la problématique.

Par ailleurs, la volonté compréhensible d'améliorer la performance des transports en commun à Bruxelles ne doit pas passer par des ruptures de charge, des allongements de parcours et autres blocages imposés à la circulation qui créent des embouteillages énormes.

Je ne comprends pas pourquoi, dans cette ville, on essaye systématiquement de régler les problèmes en en créant d'autres, en n'améliorant finalement ni les temps de parcours, ni l'intermodalité.

Enfin, vous dites avoir entamé un dialogue avec la commune. A-t-elle reçu les plans des nouveaux rails ? Ce n'est pas le message que j'ai reçu...

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Avec la commune, nous allons nous concerter sur les aménagements à prévoir, notamment.

Nous avons l'ambition d'embellir le rond-point Churchill. Dans cette optique, installer un arrêt hors de la place serait la meilleure solution.

Cela fait déjà trois ans que nous faisons des propositions à la commune. Reste à voir si elle voudra bien nous écouter à présent.

- *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,**

*Problemen oplossen door er andere te creëren, lijkt hier de regel te zijn.*

*U zegt met de gemeente een dialoog te zijn aangegaan. Heeft de gemeente de plannen voor de nieuwe tramsporten al ontvangen? Dat is niet wat ik vernam.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** We zullen met de gemeente overleggen over de herinrichting.

*Het is onze ambitie om de rotonde te verfraaien.  
Een halte buiten het plein zou ideaal zijn.*

*We doen al drie jaar voorstellen aan de gemeente.  
Hopelijk is ze nu bereid te luisteren.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

concernant "l'accès de certains parkings uniquement réservés aux détenteurs de la carte Mobib".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

concernant "les mesures de conditionnalité d'accès aux parkings de transit".

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- Dans la presse, on a pu lire un article intitulé "Pas de Mobib, pas de parking", ce qui ne peut laisser indifférent. Cette mesure décidée par le gouvernement serait applicable à quatre parkings dits de dissuasion de la Région bruxelloise. Ceux-ci seraient prochainement limités aux usagers des transports en commun en possession d'une carte Mobib.

Ces quatre parkings seraient donc munis d'un contrôle d'accès uniquement franchissable par les détenteurs de la carte Mobib. Cette décision appelle une réflexion quant à son caractère très restrictif. En effet, l'usager disposant d'une carte à piste magnétique de dix voyages, par exemple, se verra-t-il interdit d'accès au parking ? L'habitant de Wavre ou de tout autre lieu en périphérie abonné à la société TEC ou à De Lijn se verra-t-il aussi empêché d'accéder au parking ?

Est-il exact que quatre parkings de dissuasion de la Région bruxelloise seront uniquement réservés aux détenteurs de la carte Mobib ? Dans l'affirmative, que doivent faire les autres propriétaires d'un véhicule voulant s'arrêter à un parking de dissuasion, mais munis d'un titre de transport à piste magnétique encore en utilisation sur le réseau de la STIB ? Quels sont les parkings concernés par cette mesure ?

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Mon interpellation jointe n'aborde pas uniquement la question de ces quatre parkings de transit, mais les parkings de transit en général en Région bruxelloise. Cela fait maintenant plusieurs années que nous abordons régulièrement en commission

betreffende "de toegang tot sommige parkings die voorbehouden zijn aan houders van een Mobibkaart".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

betreffende "de voorwaarden voor de toegang tot de ontradingsparkeerterreinen".

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).**- Volgens een krantenartikel zal de toegang tot vier overstapparkings binnenkort beperkt worden tot reizigers van het openbaar vervoer die in het bezit zijn van een Mobibkaart. Klopt die informatie ?

*Over welke parkings gaat het?*

*Wat moeten de reizigers doen die over een tienrittenkaart met een magneetstrook beschikken of de inwoners uit de Rand die een abonnement van TEC of De Lijn hebben ?*

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).**- Mijn interpellatie gaat ook over de andere transitparkings. Al jaar en dag behandelen we deze kwestie in de commissie. Wat me interesseert, is of er intussen resultaten zijn geboekt.

l'épineuse question des parkings de transit. Je ne vais pas revenir sur la description des stratégies de la Région en la matière, ce qui m'intéresse ici c'est la gestion du dossier et les résultats.

Le 9 septembre 2010, le gouvernement a approuvé le Plan Iris 2. À ce moment-là, le Plan mentionnait que l'extension de certains parkings de transit avait déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité pour Delta, Ceria, Roodebeek et Kraainem. Pour les principaux nouveaux parkings, la Région avait dit avoir retenu plusieurs localisations : Bordet, Berchem, Heysel, Reyers, Forest Midi, Gare de l'Ouest et Moensberg.

La construction de ces parkings régionaux devait être réalisée en phase avec les parkings des deux autres Régions et, en aucun cas, la Région ne devait être pénalisée par les conséquences d'un accroissement de la demande sur ses propres parkings, généré par une non-réalisation des parkings de dissuasion en Flandre et en Wallonie.

Il était également noté dans ce Plan Iris 2 que le financement de ces parkings devait être, en partie, pris en charge par les autorités fédérales et/ou les autres Régions, au prorata de leur utilisation par les non-Bruxellois.

Trois ans ont passé depuis. Mme la ministre, je n'ai fait que vous alerter quant au fait que les deux autres Régions ne semblent pas respecter leurs engagements en matière de construction de parkings de dissuasion. Je vous ai encore demandé récemment d'exiger, lors des réunions du comité RER, que cesse cette situation inadmissible.

La semaine dernière, la presse annonçait que le gouvernement bruxellois avait décidé que quatre des huit parkings de dissuasion de la Région bruxelloise seraient bientôt limités aux usagers des transports en commun en possession de la carte Mobib. Vous avez déclaré à cette occasion que des milliers de places seraient réservées à court terme à ces usagers. Enfin, vous ajoutiez que le parking C du Heysel serait, lui aussi, bientôt activé, en tenant compte des événements organisés sur le plateau.

Tout cela demeure très vague à mes yeux et je souhaiterais donc que vous précisiez l'état actuel du dossier.

Pour chacun des sites que j'ai mentionnés, où en

*Op 9 september 2010 heeft de regering het Iris 2-plan goedgekeurd. In het plan stond dat voor de uitbreiding van bepaalde transitparkings al een haalbaarheidsstudie was uitgevoerd, namelijk voor Delta, Coovi, Roodebeek en Kraainem. Voor de nieuwe parkings stelde het gewest verschillende locaties voor: Bordet, Berchem, de Heizel, Reyers, Vorst-Zuid, het Weststation en Moensberg.*

*De aanleg van de gewestelijke parkings moet gerealiseerd worden in overeenstemming met de andere gewesten. In geen geval mocht het Brussels Gewest hinder ondervinden, indien er in Vlaanderen of Wallonië geen ontradingsparkings zouden komen.*

*De financiering van die parkings zou deels door de federale overheid en/of de andere gewesten worden gedragen naar gelang van het gebruik ervan door niet-Brusselaars.*

*Sindsdien zijn er drie jaar verstreken. Ik heb u al vaak gewaarschuwd dat de andere gewesten hun verplichtingen niet lijken na te komen. Laatst heb ik u nog gevraagd dat u tijdens de vergaderingen van het GEN-comité zou eisen dat aan deze ontoelaatbare situatie een einde wordt gesteld.*

*Vorige week kondigde de pers aan dat de Brusselse regering had beslist vier van de acht ontradingsparkings, duizenden plaatsen dus, voor te behouden aan Mobibkaarthouders. Dat geldt ook voor parking C van de Heizel. Hoe ziet het dossier er intussen concreet uit?*

*Hoe ver is de procedure voor elke voormelde locatie opgeschoten? Hebben de federale overheid en de andere gewesten financieel bijgedragen aan de parkings? Voor welk bedrag en welk percentage?*

*Welke vier parkings zijn intussen klaar? Wanneer worden ze opengesteld? Hoeveel plaatsen zijn er beschikbaar? Welke timing is er voor de andere parkeerterreinen?*

*Hoeveel parkeerplaatsen zijn er op ontradingsparkeerterreinen in Vlaams-Brabant en Waals-Brabant gepland?*

est-on dans les procédures ? L'État fédéral et les autres Régions ont-ils participé comme prévu au financement des parkings ? À quel pourcentage et pour quels montants ?

Quels sont les quatre parkings qui sont prêts ? Quand seront-ils opérationnels ? Combien de places représentent-ils très précisément ? Quel est le calendrier précis des autres parkings ?

Combien de places de parking ont-elles été construites sur des parkings de dissuasion en Brabant flamand et en Brabant wallon ? Quelle est la répartition entre ces deux provinces ?

#### *Discussion conjointe*

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

**M. Aziz Albishari.**- Je remercie les orateurs, et particulièrement Mme Anne-Charlotte d'Ursel pour son interpellation fort intéressante. Je voudrais apporter ma pierre à l'édifice en rappelant, à l'instar de Mme d'Ursel, que le Plan Iris 2 prévoit l'établissement par la Région bruxelloise de parkings de dissuasion. Ce projet se ferait en phase avec les deux autres Régions, par le biais d'un financement modulé entre l'État fédéral et les Régions bruxelloise, wallonne et flamande. Ce financement modulé serait déterminé au prorata de l'utilisation.

Il en a été décidé ainsi, car le foncier bruxellois est rare et cher. Nous n'allons pas faire payer aux Bruxellois les choix opérés en matière d'habitats dispersés dans les Régions voisines - citons le cas des "verkavelingen" (lotissements) en Flandre - qui occasionnent les problèmes de congestion automobile autour et dans notre Région, problèmes dus à l'afflux quotidien de navetteurs.

Nous devons également faire face à d'autres problèmes, dont l'augmentation démographique en cours. Nous pourrions donc utiliser ce foncier à des fins beaucoup utiles aux Bruxellois.

Par ailleurs, il est évident que la dissuasion, en matière de transfert modal, ne se fait pas à destination. Ce n'est pas dans le centre-ville et au cœur des zones d'emploi et d'activité que doit se faire la dissuasion à des fins de transfert modal.

Je voudrais vous questionner à propos d'un parking

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Het Iris 2-plan omvat de inrichting van ontradingsparkings door het Brussels Gewest. De federale staat en de andere gewesten zouden financieel bijdragen naar rato van het gebruik.*

*Het is immers niet de bedoeling dat Brussel opdraait voor de verspreide bebouwing in Vlaanderen en Wallonië, die een van de oorzaken is van de verkeersdrukte en de files in het Brussels Gewest. Daar komen de pendelaars immers vandaan.*

*In Brussel is de grond schaars en kan die beter gebruikt worden om de demografische uitdaging aan te gaan. Ontradingsparkings op de plaats van bestemming zijn zinloos. Op die manier worden pendelaars niet aangemoedigd om over te stappen op andere vervoersmiddelen.*

*Vorige week kondigde u aan dat in het kader van de verlenging van lijn 94 de parking Roodebeek ingericht wordt als ontradingsparking. Zal een Mobibkaart vereist zijn om toegang te krijgen tot die parking? Zal de parking 's nachts gebruikt kunnen worden? Wordt een samenwerkingsakkoord overwogen met het nabijgelegen cultureel centrum Wolubilis?*

en particulier. Dans le cadre du prolongement de la ligne de tram 94, vos services et vous-même avez annoncé la semaine dernière l'aménagement du parking Roodebeek en parking de dissuasion. Cela se fera-t-il avec ou sans carte Mobib ? Quel sera l'usage de cette superficie en soirée, période de faible occupation des lieux, excepté par le centre culturel Wolubilis voisin ? Des synergies sont-elles possibles entre ce parking régional et Wolubilis ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- L'expression "parkings de dissuasion" est utilisée pour les parkings situés à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne les parkings de transit, leur accès ne sera pas conditionné à l'usage d'une carte Mobib. Tout le monde aura la possibilité d'accéder aux infrastructures de stationnement. Toutefois, il sera nécessaire de disposer d'un titre de transport Mobib valable pour pouvoir bénéficier du tarif préférentiel "Park and ride" ("ride" en transport public évidemment).

La détention d'une carte Mobib ne sera pas à elle seule suffisante pour systématiquement accorder ce tarif préférentiel. Pour être valable, le titre de transport devra remplir des conditions d'utilisation des transports en commun spécifiques traduisant un usage réel du transfert modal : par exemple la durée de stationnement, le lieu de pointage du trajet de retour, etc. Ces modalités pratiques sont encore en cours d'analyse. À défaut de titre de transport valide, l'usager devra payer son stationnement au tarif normal du parking.

Dans les premières phases d'exploitation, l'accès pourra être limité aux détenteurs d'une carte Mobib, en fonction des dispositifs opérationnels techniques préexistants sur les sites. Ces dispositions ont été décidées afin d'adopter une gestion active des tarifications "Park and ride" dans les plus brefs délais. Elles permettront aussi d'éviter un usage non approprié de ces parkings de transit par les Bruxellois et les non-Bruxellois.

Étant donné les délais des procédures nécessaires à la mise en place de la gestion active des parkings de transit, le type de titre de transport magnétique aura sans doute déjà été remplacé par un titre de

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- De term "ontradingsparkings" wordt gebruikt voor parkings die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen.

*Iedereen zal kunnen parkeren op de overstapparkings, maar enkel wie een geldig vervoersbewijs op zijn Mobibkaart heeft, zal aanspraak kunnen maken op het voordeeltarief van Park and Ride (met het openbaar vervoer uiteraard).*

*Het loutere bezit van een Mobibkaart zal niet volstaan om recht te hebben op het voordeeltarief. Enkel wie werkelijk gebruik zal maken van het openbaar vervoer om door te reizen naar de stad, komt in aanmerking voor het voordeeltarief. Daarvoor zal rekening worden gehouden met de tijdsduur van het parkeren, de plaats waar de klant met het openbaar vervoer terugkeert naar de overstapparking enzovoort. De randvoorwaarden worden nog bestudeerd.*

*In een eerste fase kan de toegang tot de parkings worden beperkt tot de houders van een Mobibkaart, afhankelijk van de technische installatie. Die beslissing werd genomen om zo snel mogelijk "Park and Ride" in te voeren en te vermijden dat er wordt geparkeerd door automobilisten die het openbaar vervoer niet nemen.*

*Aangezien het nog heel wat tijd zal vergen, eer de overstapparkings bruikbaar zijn, zullen de oude vervoersbewijzen met een magneetstrip tegen dan al verdwenen zijn. Sinds 2010 worden alle MIVB- en MTB-abonnementen op Mobibkaarten geladen. Eventueel wordt er een papieren ticket bijgevoegd voor wie ook De Lijn en de TEC gebruikt. Tegen 2014 worden de Jumptickets vervangen door Mobibkaarten.*

transport de type Mobib lorsque cette gestion sera opérationnelle.

Depuis fin 2010, l'ensemble des abonnements STIB, SNCB et MTB ( métro-tram-bus ) sont produits sous la forme d'une carte Mobib avec, le cas échéant, un talon papier De Lijn et TEC dans le cas de l'abonnement MTB. À l'horizon 2014, les titres magnétiques Jump devraient être remplacés par des tickets Mobib, un titre sans contact. Le système est encore en évolution.

Les quatre sites concernés sont les suivants : Ceria, Stalle, Roodebeek et Delta. Sur le site Ceria, un permis mixte existe pour 199 places et les barrières ont été installées. Bruxelles Mobilité est en train de réaliser un projet d'extension et une étude d'incidence. La capacité du site va doubler. Il sera opérationnel en 2014.

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

À Roodebeek, les barrières de gestion du système "Park and ride" sont installées, mais elles sont actuellement en stand-by car la commune a déposé un recours contre le permis d'environnement demandé par la Région. Le parking ne sera opérationnel que lorsque les demandes administratives auront été menées à bien. Une concertation avec la commune sera nécessaire. Nous désirons en effet optimaliser l'utilisation de ce parking, qui est d'abord un parking de transit, et trouver des formules permettant qu'en soirée, lorsque toute sa capacité n'est pas nécessaire au parking de transit, il soit utilisé pour des événements qui auront lieu dans les environs.

La solution doit se négocier avec la commune, et elle adopte actuellement une attitude de rejet.

À Delta, la mise en gestion fermée demande une étude d'incidence qui requiert au minimum un an de procédure. Cette étude est en cours. Il faut également détenir un permis mixte avant que le site soit opérationnel.

À Kraainem, le projet doit faire l'objet d'une concertation préalable avec l'UCL, Saint-Luc et le centre sportif. Cela fait partie de la décision du gouvernement.

Une concertation avec la commune de Bruxelles-

*Er zijn overstapparkings gepland op vier locaties: Coovi, Stalle, Roodebeek en Delta. De eerstgenoemde parking telt 199 parkeerplaatsen en heeft al slagbomen. Mobiel Brussel bereidt uitbreidingsplannen voor en zal een effectenstudie uitvoeren. De capaciteit moet verdubbelen. De parking zal opengesteld worden in 2014.*

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

*In Roodebeek zijn de slagbomen voor de Park and Ride al geplaatst, maar zijn ze nog niet in gebruik, omdat de gemeente in beroep is gegaan tegen de milieuvergunning van het Brussels Gewest. Het parkeerterrein zal pas opengesteld worden, zodra alle administratieve rompslomp achter de rug is. Het is de bedoeling dat de parking 's avonds ook kan worden gebruikt door bezoekers van evenementen. Momenteel valt er echter moeilijk te praten met het gemeentebestuur.*

*Om het parkeerterrein in Delta op dezelfde manier af te sluiten, moet er een effectenstudie worden uitgevoerd die minstens een jaar tijd vergt en moet er een gemengde vergunning worden aangevraagd.*

*Over het parkeerterrein bij metrostation Kraainem moet nog worden overleg met de UCL, het universitair ziekenhuis Saint-Luc en het sportcentrum in de buurt.*

*We voeren onderhandelingen met Brussel-Stad om parking C van de Heizel te gebruiken als overstapparking.*

*In afwachting van een niewbouw bij het Reyerscomplex komt er een voorlopig parkeerterrein dat plaats zal bieden voor vrachtwagens.*

*De plannen voor een parkeerterrein in Vorst-Zuid zijn afgevoerd om veiligheidsredenen. Het blijkt onmogelijk te zijn om een parkeerterrein aan te leggen boven de treinsporen, zoals in het Iris 2-plan was aangekondigd.*

*Voor de terreinen bij Bordet, Berchem, het Weststation en de Moensberg komt er een oproep voor kandidaten die een publiek-private samenwerking (PPS) willen aangaan.*

*De federale overheid en de andere gewesten*

Ville afin d'utiliser la capacité disponible du parking C du Heysel comme parking de transit est en cours.

À Reyers, en attendant la construction du bâtiment Émeraude, un parking provisoire est en cours de réalisation, qui comptera une zone accessible aux poids lourds.

Le projet Forest-Midi est abandonné pour des questions de sécurité. Il est impossible de construire un parking au-dessus des voies de la SNCB, comme envisagé dans le Plan Iris 2.

Les sites de Bordet, Berchem, Gare de l'Ouest et de Moensberg feront l'objet d'un appel à candidature en partenariat public-privé (PPP).

L'autorité fédérale et les autres autorités régionales n'ont pas participé au financement de parkings pour l'instant. Cela n'a pas encore fait l'objet d'un projet concret non plus. Le plus important est que, sur leurs territoires, elles financent des parkings à proximité de gares SNCB et du RER dont nous souhaitons la réalisation. C'est là que la Région wallonne et la Région flamande devraient s'investir.

Avec la Région flamande, un groupe de travail a été chargé de faire l'inventaire de toutes les informations sur les parkings de transit. Nous avons également formé un groupe de travail avec la Région wallonne auquel la société TEC est associée. Dans nos pourparlers avec la SNCB et le gouvernement fédéral, nous avons encore récemment souligné l'importance de créer des emplacements de stationnement aux sorties des gares RER.

Les sites Ceria, Roodebeek, Stalle et Delta sont en projet. Ceria sera développé et opérationnel en 2014. Les autres devront attendre les permis requis avant d'être exploités en gestion active.

Le nombre actuel d'emplacements sur les parkings de transit sont les suivants :

- Delta : 350 ;
- Hermann-Debroux : 200 ;
- Kraainem : 172 ;
- Roodebeek : 189 ;

*hebben nog niet bijgedragen aan de financiering van de parkeerterreinen. Daarvoor is er nog geen financieringsplan. De andere gewesten betalen wel voor de nog aan te leggen parkeerterreinen aan de NMBS- en GEN-stations die zich op hun grondgebied bevinden. Daar moeten het Vlaams en het Waals Gewest investeren.*

*In samenwerking met het Vlaams Gewest werd er een werkgroep voor overstapparkings opgericht. Daarnaast werd ook een werkgroep opgericht waarin het Waals Gewest en de TEC zijn vertegenwoordigd. In het overleg met de NMBS en de federale regering hebben we onlangs nog benadrukt dat het belangrijk is om parkeerplaatsen aan te leggen in de buurt van GEN-stations.*

*Aan de parkeerterreinen Coovi, Stalle en Delta wordt gewerkt. Parking Coovi zal klaar zijn in 2014. Voor de andere parkeerterreinen is het nog wachten op de vergunningen.*

*Ik geef een overzicht van de beschikbare parkeerplaatsen:*

- Delta: 350;
- Hermann-Debroux: 200;
- Kraainem: 172;
- Roodebeek: 189;
- Reyers: 270;
- Stalle: 380;
- Coovi: 199;
- Lennik-Erasmus: 100.

*Voor de andere parkeerterreinen kan ik de planning nog niet toelichten, want die is afhankelijk van de onderhandelingen met het Vlaams Gewest en het starten van publiek-private samenwerkingen.*

- Reyers : 270 ;

- Stalle : 380 ;

- Ceria : 199 ;

- Lennik-Érasme : 100.

Il n'y a pas de calendrier établi puisque la suite dépend des négociations avec la Région flamande et du lancement du partenariat public-privé (PPP).

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- Selon vous, les modalités de mise en place de ce système utilisant la carte Mobib ne sont pas clairement identifiées. Il y aurait même une possibilité d'évolution de la situation.

Si j'ai bien compris vos explications, dans un premier temps, les personnes qui ne possèdent pas la carte Mobib ne pourraient pas entrer dans ces parkings. Mais, par la suite, un usager de la société TEC ou de De Lijn qui viendrait à Bruxelles et laisserait son véhicule pour emprunter la STIB bénéficierait-il de ces accès, et à quels tarifs ?

J'entends que la capacité du parking du Ceria va doubler en 2014. Je m'en réjouis mais, vu que cette requête remonte à des temps immémoriaux, je me demande si je verrai cette extension de mon vivant.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Si j'ai bien suivi, vous annoncez pour 2014 un seul parking abouti, celui du Ceria, dont le nombre de places sera doublé. Ou bien y en aura-t-il d'autres ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- En ce qui concerne l'augmentation du nombre de places, c'est le seul. Mais on espère aussi pouvoir avancer sur les trois de Roodebeek, Delta et Stalle.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- À la vitesse d'une tortue !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je ne veux pas

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).**- *Ik neem er nota van dat de randvoorwaarden van het systeem nog niet volledig zijn uitgewerkt en dat in een eerste fase enkel houders van een Mobibkaart de overstapparkings zullen kunnen gebruiken. Zullen later ook reizigers van De Lijn en de TEC toegang tot die parkings krijgen? Tegen welk tarief?*

*Het is tot slot een goede zaak dat de capaciteit van de Coovi-parking zal worden verdubbeld in 2014.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).**- *Klopt het dat er in 2014 slechts één overstapparking klaar zal zijn, namelijk de Coovi-parking, waarvan het aantal parkeerplaatsen zal worden verdubbeld?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Inderdaad, maar wij hopen ook voortgang te maken met de drie andere parkings.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).**- *Alles gebeurt met de snelheid van een schildpad!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het**

être pessimiste. Ces places de stationnement pourraient également être disponibles en 2014. Ce sera le cas pour le Ceria quoi qu'il arrive.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Qu'il n'y ait qu'un seul parking de certain, cela nous inquiète. En matière de mobilité, tout est important, tout est connecté. La valeur d'une politique de mobilité se conçoit dans un ensemble. À Bruxelles, les trois problématiques sont le RER, le métro qui n'avance pas et les parkings de transit. Concernant ces derniers, cette législature amène de bien maigres résultats.

Je n'ai peut-être pas été assez attentive, mais je ne crois pas vous avoir entendue parler de la prise en charge du financement des parkings de dissuasion par l'autorité fédérale et les autres Régions. Qu'en est-il exactement ? Avez-vous des nouvelles des parkings de dissuasion situés en dehors de la Région bruxelloise ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Les parkings de transit en Région bruxelloise seront financés uniquement par la Région bruxelloise. Il serait néanmoins utile que les autres Régions développent des parkings de ce type sur leur territoire à proximité des stations RER et des gares de la SNCB. La responsabilité en incombe à chaque Région pour son territoire, et au niveau fédéral, pour les gares.

En Région bruxelloise, nous ferons appel au secteur privé pour financer l'extension des parkings. Ce secteur est favorable à une participation sur le modèle du partenariat public-privé (PPP).

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.**- Le Plan Iris 2 stipule que la construction de parkings de transit sera réalisée en phase avec celle des autres Régions. À l'occasion de vos rencontres avec vos homologues régionaux en charge de la Mobilité, il serait bien que vous nous teniez informés de ce phasage et des travaux développés concomitamment dans les autres Régions.

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

- *Les incidents sont clos.*

*Frans).- Ik wil niet pessimistisch zijn. Het zou kunnen dat die parkeerplaatsen ook al beschikbaar zijn in 2014.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans)*.- *De traagheid waarmee alles tot stand komt, baart mij zorgen. Inzake mobiliteit is alles met elkaar verbonden: het GEN, de metro en de overstapparkings. Op dat laatste vlak is er de voorbije legislatuur maar weinig vooruitgang geboekt.*

*Hoe zit het met de financiering door de federale overheid en de andere gewesten?*

*Hoe zit het met de ontradingsparkings?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.** (*in het Frans)*.- *De overstapparkings worden enkel door het Brussels Gewest gefinancierd. Het zou evenwel nuttig zijn dat de andere gewesten soortgelijke parkings op hun grondgebied aanleggen aan de GEN- en NMBS-stations. De verantwoordelijkheid ligt bij de gewesten voor hun grondgebied en bij de federale overheid voor de stations.*

*In het Brussels Gewest doen we een beroep op de privésector om de uitbreiding van de parkeerterreinen te financieren.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** (*in het Frans)*.- *Volgens het Iris 2-plan moet de aanleg van overstapparkings worden afgestemd op de plannen van de andere gewesten. Het zou goed zijn dat u ons op de hoogte houdt van die projecten en de verschillende uitvoeringsfasen.*

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

- *De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'annonce des scénarios de fermeture du tunnel Léopold II pour cause de travaux de rénovation".

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

## INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "le système Phoenix".

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- En faisant quelques recherches sur le site de la STIB, on apprend que le système Phoenix a plusieurs objectifs : gérer les horaires des véhicules et ceux des conducteurs, réguler le trafic en fonction des conditions réelles de circulation et informer les voyageurs du positionnement des véhicules.

Le site de la STIB nous apprend également que ce système devait être installé dans l'ensemble des bus et des trams à la fin de l'année 2012.

Ce système doit en outre, selon le site, permettre d'organiser rapidement une déviation si le trafic est trop dense, s'il y a un accident ou des travaux. Il permettrait aussi, si nécessaire, d'acheminer plus rapidement l'assistance au bon endroit.

Étant donné que nous sommes en 2013, on pourrait croire que ce programme est pleinement efficace. Pourtant, lors des derniers événements survenus sur

## INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de aankondiging van sluitingsscenario's voor de Leopold II-tunnel wegens renovatiewerken".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

## INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het Phoenix-systeem".

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).**- *Het Phoenix-systeem van de MIVB heeft verschillende doelen: de tijdschema's van de voertuigen en de bestuurders beheren, het verkeer regelen op basis van de reële omstandigheden en de reizigers informeren over de locatie van de voertuigen. Tegen eind 2012 moet het systeem in alle bussen en trams geïnstalleerd zijn.*

*Dankzij het systeem kunnen de voertuigen sneller een alternatieve route nemen als ze vastzitten in het verkeer door werken of door een ongeval. Indien nodig kan hulp ook sneller ter plaatse zijn.*

*Het is nu 2013 en Phoenix zou dus volledig operationeel moeten zijn, maar enkele recente incidenten hebben de beperkingen van het systeem aan het licht gebracht.*

*Op 11 maart, toen het 's avonds hard begon te sneeuwen, raakte een bus in de problemen in de*

le réseau de la STIB, on a pu découvrir les limites du système Phoenix.

En effet, dans la soirée du 11 mars, soit au début de fortes chutes de neiges, un bus s'est trouvé en difficulté aux environs de la rue Édith Cavell. Il a fallu que six bus soient bloqués derrière lui pour que la STIB dévie enfin ses véhicules et prévienne les autorités locales.

Dans la matinée du mardi 12 mars, pas moins de huit trams de la ligne 92 se suivaient place Saint-Job en direction de Fort-Jaco, et cinq trams, deux rues plus loin, au Dieweg, allaient dans la même direction. Treize trams se trouvaient donc dans le même périmètre, et aucun d'entre eux n'a, semble-t-il, bénéficié du système Phoenix étant donné qu'aucune déviation n'a été mise en place afin de "réguler le trafic en fonction des conditions réelles". Pourtant, il existe en cette zone des possibilités de faire retourner les trams d'où ils venaient, aux arrêts Lancaster ou Dieweg.

Quant à l'information aux voyageurs, celle-ci était inexistante. On informait les passagers que les fortes chutes de neige avaient perturbé le réseau et il leur était recommandé de s'informer sur le site de la STIB. On les informait également que les lignes 82 et 97 n'étaient pas en service.

Je suis consciente qu'il s'agissait de circonstances exceptionnelles, mais la neige empêche-t-elle le système Phoenix de fonctionner correctement ? L'objectif de ce programme n'est-il pas justement de gérer les situations exceptionnelles et de donner aux usagers une information, surtout lorsque celle-ci ne correspond pas aux informations habituelles ?

De plus, les informations fournies par le site de la STIB n'étaient pas beaucoup plus précises : rien ne permettait à l'internaute qui pensait à le visiter de savoir, à 7h30, qu'il allait devoir attendre au moins 1h30 avant de voir arriver un tram de la ligne 92.

Un problème similaire est survenu lors de la grève du 21 février dernier. Ce jour-là, les usagers qui ne possédaient pas de téléphone de type smartphone capable d'aller sur internet se retrouvaient aux arrêts sans information.

Pourquoi, à certains arrêts, doit-on se limiter à l'information du temps théorique et quand pourra-t-on disposer sur tout le réseau d'une information en

*buurt van de Edith Cavellstraat. Pas toen er al zes andere bussen in de file stonden, werden ze omgeleid en verwittigde de MIVB de plaatselijke overheden.*

*Op 12 maart 's ochtends stonden acht trams van lijn 92 aan te schuiven aan het Sint-Jobsplein en aan de Dieweg volgden nog eens vijf trams in dezelfde richting. Geen van deze dertien trams werd echter omgeleid, hoewel er daarvoor mogelijkheden zijn op deze locaties.*

*De informatie aan de reizigers was onbestaand. Zij kregen te horen dat de lijnen 82 en 97 door de sneeuwval buiten werking waren en dat ze de site van de MIVB moesten raadplegen.*

*De omstandigheden waren weliswaar uitzonderlijk, maar is het Phoenix-systeem niet precies bedoeld om uitzonderlijke situaties aan te kunnen en informatie te bieden voor de reizigers in dergelijke situaties?*

*De informatie op de site van de MIVB was al niet veel preciezer. De lange wachttijden op lijn 92 werden er helemaal niet op vermeld.*

*Bij de staking van 21 februari waren er soortgelijke problemen. Wie geen smartphone bij zich had om de website van de MIVB te raadplegen, had geen informatie.*

*Waarom moet je het aan sommige haltes stellen met theoretische tijden en wanneer zul je op heel het netwerk informatie krijgen in real time?*

*Hoever staat het Phoenix-programma? Waarom kunnen voertuigen nog steeds niet omgeleid worden in geval van nood? Waarom krijgen de reizigers geen informatie? Hoe komt het dat de aankondiging van de haltes niet altijd klopt?*

temps réel ?

Où en est la mise en place du programme Phoenix ?

Pourquoi ce programme ne permet-il toujours pas d'établir des déviations lorsque le réseau en a besoin ?

Pourquoi, en cas de perturbation, les usagers se trouvent-ils dépourvus d'information ?

Pourquoi ne dispose-t-on pas d'information sur les passages des bus et des trams en temps réel ?

Qu'est-ce qui explique les décalages au niveau de l'annonce des arrêts ?

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Phoenix est un système d'aide à l'exploitation installé dans les trams et les bus, qui permet de suivre le trajet des véhicules sur le réseau. Les informations communiquées par ce système permettent au régulateur du réseau de procéder à une manœuvre de régulation, si cela s'avère nécessaire.

En outre, le système Phoenix fournit la position en temps réel de chaque véhicule ainsi que certaines données relatives à sa vitesse de déplacement sur le réseau. Ces informations sont ensuite traitées par l'application centrale Phoenix pour calculer des temps d'attente dits "réels", c'est-à-dire la meilleure estimation possible, sur la base des données disponibles. Ces temps sont ensuite transmis au serveur de "temps d'attente", qui alimente à son tour les canaux d'information aux voyageurs, soit les écrans dans les stations et les arrêts de surface, ainsi que le site web de la STIB.

Phoenix n'est donc pas un système d'information aux voyageurs en tant que tel, mais une source d'information utilisée par les systèmes informatiques d'information aux voyageurs.

En cas de perturbations du réseau, ce sont les systèmes d'information aux voyageurs qui renseignent les clients de la STIB, via les canaux dont elle dispose : site web de la STIB, annonces vocales en station, afficheurs aux arrêts de surface

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Phoenix is een systeem dat het mogelijk maakt om de positie van trams en bussen continu te volgen. Het systeem stuurt informatie door over de positie en de snelheid van de voertuigen. Op basis van die gegevens berekent de centrale software zogenaamde 'reële' wachttijden, in feite de best mogelijke schatting. Die wachttijden verschijnen dan op de schermen in de stations en aan de haltes en ook op de website van de MIVB.*

*Phoenix is geen informatiesysteem voor de reizigers, maar een informatiebron die door deze systemen wordt gebruikt. In sommige omstandigheden zijn de wachttijden die meegeleid worden aan de reizigers 'theoretische' tijden. Die zijn echter niet gebaseerd op het officiële tijdschema, maar op de laatst bekende locatie van de voertuigen.*

*Tot slot dient Phoenix ook om de radiocommunicatie tussen de commandopost en de bestuurders te verbeteren.*

*Nog niet alle trams en bussen beschikken over Phoenix. Dat moet midden 2013 het geval zijn.*

*Tot 2014 zullen er nog nieuwe functionaliteiten aan het systeem worden toegevoegd, die het beheer van ongeplande omleidingen moeten vergemakkelijken en de betrouwbaarheid van de informatie zullen*

et en station.

Dans certaines conditions, les temps d'attente affichés sont des temps dits "théoriques", qui sont basés sur la dernière position réelle connue du véhicule, et non sur l'offre commerciale théorique pure.

Enfin, le système Phoenix vise à faciliter la gestion des communications radio entre le poste de commande et les conducteurs.

Actuellement, tous les trams et bus de la STIB ne sont pas encore équipés du système Phoenix. En ce qui concerne les véhicules, la migration vers ce nouveau système d'aide à l'exploitation se terminera à la mi-2013.

De nouvelles fonctionnalités seront encore déployées dans l'application de programmation jusqu'en 2014. Celles-ci faciliteront l'usage de Phoenix, notamment au niveau de la gestion des déviations non planifiées, et d'augmenter la fiabilité de l'information des voyageurs.

Concernant la journée du 12 mars, il est inexact de dire que l'information manquait complètement sur le site internet de la STIB. Ce dernier a été alimenté par des renseignements régulièrement mis à jour sur la situation du réseau en temps réel. En outre, la ligne du tram 92 et la ligne du bus 60 ne sont pas encore suivies par Phoenix. Mais, si cela avait été le cas, le système n'aurait pas pu réguler le trafic en fonction des conditions réelles, puisque ce n'est pas son rôle.

Suite aux importantes chutes de neige, la STIB a mis en place un dispositif préventif qui comprend notamment le déneigement des aiguillages grâce à la circulation de dix trams à vide durant toute la nuit et l'intervention d'équipes chargées de dégeler les aiguillages aux endroits les plus critiques du réseau.

Dans de telles circonstances, il n'est pas possible de maintenir en service l'ensemble des aiguillages composant le réseau de trams. Des choix opérationnels doivent être faits. Les aiguillages nécessaires à l'exploitation des lignes régulières sont dès lors privilégiés par rapport à ceux donnant accès aux voies de service. La conséquence principale de cette situation est l'indisponibilité des voies de service permettant la prise de mesures de

vergrotten.

*Dat er op 12 maart geen informatie op de website van de MIVB verscheen, is onjuist. De gegevens over de situatie op het netwerk werden geregeld bijgewerkt. Tram 92 en bus 60 beschikken nog niet over het Phoenix-systeem, maar ook als dat wel zo was, had het systeem het verkeer niet kunnen regelen, want daar is het niet voor gemaakt.*

*Om problemen ten gevolge van de sneeuwval te vermijden, heeft de MIVB preventieve maatregelen genomen en onder meer 's nachts lege trams laten rijden om de wissels sneeuwvrij te houden.*

*Het was echter onmogelijk om alle wissels operationeel te houden. Er moesten keuzes worden gemaakt en de wissels op de gewone lijnen kregen voorrang op die naar de dienstwegen. Daardoor was het afleiden van de trams onmogelijk.*

*Behalve trams 62 (en niet 82) en 97, functioneerden alle tramlijnen, maar 's ochtends waren er wel grote vertragingen. Op 12 maart 2013 werden 520 incidenten gemeld op het hele netwerk. In zo'n geval is het behoud van de exploitatie de prioriteit en komt de regulering op de tweede plaats.*

*Op 11 maart 's avonds waren de omstandigheden uitzonderlijk en de enige manier om files te vermijden, was om trams onderweg te laten stilstaan, wat onzinnig zou zijn.*

régulation.

Mis à part les lignes 62 (et non 82, comme mentionné dans l'interpellation) et 97, toutes les lignes de trams ont été exploitées, mais ont enregistré d'importants retards durant la matinée. Le 12 mars 2013, 520 incidents divers ont été enregistrés sur le réseau des trams. Dans de pareilles circonstances, il faut définir des priorités dans la gestion des incidents, la première étant le maintien de l'exploitation. La régulation ne vient qu'ensuite.

Concernant le réseau de bus durant la soirée du 11 mars, vu les circonstances exceptionnelles, le seul moyen d'éviter une accumulation de bus aurait été d'obliger les véhicules à rester sur place jusqu'à ce que la situation se stabilise, ce qui n'aurait eu aucun sens.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Vous dites qu'il ne s'agit pas de réguler le trafic. Or, les informations à disposition sur le site de la STIB expliquent que le système doit "gérer les horaires des véhicules et des conducteurs, réguler le trafic en fonction des conditions réelles et donner une information aux voyageurs".

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Le régulateur de la STIB reçoit les renseignements et les transmet aux responsables de l'information aux voyageurs. Le processus n'est pas direct. Les réseaux d'information des voyageurs ne sont que le destinataire final de l'information.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Mais ces responsables de l'information aux voyageurs transmettent ces informations, ils ne les gardent pas pour eux. Donc, in fine, le système sert quand même à informer les voyageurs...

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Oui, mais l'information est d'abord fournie par le régulateur qui, lui-même, reçoit l'information de Phoenix.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- C'est le comment que vous nous expliquez, ce n'est pas le pourquoi.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Parce que la finalité n'est pas exclusivement l'information aux

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *U zegt dat het systeem niet gemaakt is om het verkeer te reguleren. Nochtans staat dat explicet op de site van de MIVB.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Dat gebeurt niet rechtstreeks. De regulator van de MIVB gebruikt de informatie en geeft die door aan de verantwoordelijken voor de informatie aan de reizigers.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *En die informeren de reizigers. Dus uiteindelijk dient het systeem toch om de reizigers te informeren...*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Ja, maar onrechtstreeks.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Dat verandert niet veel aan de zaak.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *De informatie aan de reizigers is niet de*

voyageurs.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Nous sommes d'accord, mais je ne comprends toujours pas pourquoi il n'est pas possible de disposer d'une information en temps réel, les indicateurs précisant "temps théorique". Ce dispositif permet pourtant, dans d'autres villes, de préciser le temps réel. Pourquoi n'est-ce pas le cas à Bruxelles ?

Par ailleurs, vous expliquez que Phoenix sert à réguler la circulation des véhicules. Alors quand trois bus de la même ligne se suivent, pourquoi ce système ne pourrait-il pas permettre d'adapter la situation ? Je comprends que pour les trams, c'est un peu compliqué, mais un bus peut emprunter beaucoup plus facilement une autre trajectoire.

Je ne m'explique pas la maigre efficacité de ce système.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est le régulateur qui décide si des bus se succédant doivent changer ou non de trajectoire.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Le régulateur est-il un système informatisé ou une personne ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est une personne qui reçoit et gère les informations.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATION 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 "les travaux relatifs à la collecte des eaux de ruissellement de l'autoroute E411 et du Ring afin de stopper la pollution des étangs et de la Forêt de Soignes".

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

**M. Didier Gosuin.-** Depuis quelques jours, un système de pompage de l'eau de ruissellement

exclusieve doelstelling van het systeem.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** Goed, maar dat verklaart niet waarom het niet mogelijk is om informatie in real time te krijgen. In andere steden kan dat wel. Waarom niet in Brussel?

*Ik begrijp ook niet waarom Phoenix blijkbaar niet kan worden gebruikt om voertuigen om te leiden als er te veel op dezelfde lijn vlak achter elkaar rijden. Voor een tram is dat moeilijker, maar voor een bus is dat toch geen probleem?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De regulator beslist of bussen omgeleid worden of niet.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** Is dat een informaticasysteem of een persoon ?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Een persoon die de informatie ontvangt en beheert.

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "de werken betreffende het opvangen van water afkomstig van de E411 en de Ring om de vervuiling van de vijvers en het Zoniënwoud tegen te gaan".

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** Enkele dagen geleden heeft het Vlaams Agentschap Wegen

fonctionne dans les sous-sols du carrefour Léonard. Grâce à ce système mis en place par l'agence flamande des routes et du trafic (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV), l'eau provenant des routes asphaltées sur une étendue de trois hectares autour du carrefour Léonard sera purifiée afin de s'écouler dans la forêt de Soignes. En réalité, sous l'E411 qui passe sous le carrefour Léonard, un bassin-réservoir récupère toutes les eaux de ruissellement afin de les filtrer pour éliminer les résidus de boues, d'hydrocarbures et de sels de déneigement. Ce sont donc des eaux purifiées qui s'écoulent dans la forêt.

Il faut naturellement se réjouir de cette initiative de la Région flamande dont Bruxelles ferait bien de s'inspirer. En effet, sur la partie bruxelloise de l'autoroute, et singulièrement au niveau du viaduc des Trois Fontaines, toutes les eaux de pluie chargées de pollution, d'hydrocarbures, de boues et de sels de déneigement en hiver ruissent toujours vers les étangs du Rouge-Cloître sans aucun traitement. Nous devons mettre en cause les graves carences de la Région bruxelloise. Comme les étangs sont en bas du bassin versant, le ruissellement est évidemment important.

En décembre 2003, un incendie a ravagé les installations du club de pétanque situées sous le viaduc des Trois Fontaines. Pour rappel, ce viaduc avait été construit à la fin des années 60, au début des années 70, au milieu d'un site classé depuis 1959, sans aucun permis d'urbanisme. C'était l'époque des De Saeger et Vanden Boeynants qui ne s'embarrassaient pas de ce genre de petites obligations.

Le viaduc détruit, les travaux devaient s'effectuer dans l'urgence. Il était impossible de demander un permis avant de les réaliser parce que cela aurait obstrué la circulation pendant un certain temps. Le bourgmestre a donc pris un arrêté en janvier 2004, qui a imposé des conditions strictes de reconstruction.

L'arrêté permettait de gérer l'urgence. Il fallait remettre le viaduc en état. Mais cet arrêté obligeait la Région à introduire une demande de permis de régularisation après les travaux de remise en état, de sorte que l'ouvrage soit enfin couvert par un permis et que l'ensemble des travaux à opérer y soit inclus avec étude d'incidence, puisqu'il existait des risques importants de pollution. L'arrêté du

en Verkeer (AWV) een systeem onder het Leonardkruispunt geïnstalleerd dat ervoor moet zorgen dat het regenwater afkomstig van de snelwegen wordt opgevangen en gezuiverd van modder, koolwaterstoffen en strooizout voor het in het Zoniënwoud terechtkomt.

Dit is een interessant initiatief waaraan het Brussels Gewest een voorbeeld zou kunnen nemen. Op het Brussels gedeelte van de E411, met name ter hoogte van het viaduct Drie Fonteinen, vloeit al het water ongezuiverd af naar de vijvers van het Rood Klooster.

Dat viaduct werd aan het einde van de jaren zestig zonder enige vergunning aangelegd in het midden van een site die sinds 1959 beschermd was. De heren De Saeger en Vanden Boeynants trokken zich echter maar weinig van de regels aan.

In december 2003 verwoeste een brand de petanqueclub onder het viaduct. Door die brand moesten er dringende herstelwerken aan het viaduct worden uitgevoerd. Het was onmogelijk om eerst een vergunning aan te vragen, omdat het verkeer hier nog langer zou door worden gehinderd.

De burgemeester nam daarom in januari 2004 een besluit waarin strikte voorwaarden waren opgenomen, zoals de verplichting om het regenwater op te vangen en buiten het domein van het Rood Klooster in het rioolnet te lozen en de verplichting om na het einde van de werken een regularisatievergunning aan te vragen, met een effectenstudie en een plan voor de zuivering van het afvloeingswater.

Het ontbreken van een afwateringssysteem heeft niet alleen de site van het Rood Klooster vervuild, maar ook de betonnen structuur van het viaduct aangetast, zoals blijkt uit het verslag van de brandweer.

In 2009 heeft het gewest een regularisatievergunning afgegeven die een systeem voor de opvang van het afvloeingswater omvat. Die werken zijn echter nog altijd niet uitgevoerd. Hoe komt dat?

Het is misschien een kwestie van centen, maar in dat geval hadden de werken niet als voltooid mogen worden opgegeven in de

bourgmestre imposait clairement la collecte des eaux de ruissellement et leur rejet hors du complexe du Rouge-Cloître via le réseau d'égouts, d'une part, et de l'autre, le dépôt, lors de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme de régularisation, d'un plan d'ensemble de traitement des eaux de ruissellement.

À l'occasion de l'intervention des pompiers lors de l'incendie, le capitaine Dagnelie avait noté, "vu l'absence d'un système de collecte des eaux de surface, des dommages résultant des eaux de ruissellement et des intempéries qui sont comparables à ceux provoqués par l'incendie".

De son côté, Bruxelles Environnement entendait "profiter de cette malheureuse occasion pour demander de bien vouloir prendre toutes les mesures nécessaires afin de profiter des travaux d'infrastructure nécessaires au niveau du viaduc pour déposer un plan d'ensemble permettant de mettre définitivement fin aux écoulements d'eaux usées vers le réseau d'eau de surface. L'étang 1 du complexe du Rouge-Cloître fut en effet trop longtemps sacrifié à la décantation des eaux usées".

L'absence d'égouttage a donc non seulement pollué le site du Rouge-Cloître, mais aussi provoqué des dégâts aux structures en béton.

Suite au rapport d'incidence, la Région a délivré un permis d'urbanisme en 2009, mais les travaux étaient terminés depuis bien longtemps : il s'agissait d'un permis de régularisation qui clichait les travaux effectués. Dans ce permis sont prévus la mise sur pied d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement et un système de relèvement des eaux usées à cause de la présence d'une butte.

Au moment de l'inauguration du site par la Région flamande, je me suis interrogé sur la bonne articulation de tous ces travaux et j'ai constaté que la Région bruxelloise ne les avait jamais réalisés. Le permis de régularisation était donc un faux, puisqu'on y parle de travaux qui n'ont jamais été réalisés comme s'ils étaient terminés.

Il est logique de croire que la Région, après avoir imposé des règles et des ordonnances, s'être donné un permis, avoir réalisé une étude d'incidence et délivré un permis de régularisation, avait bel et bien réalisé les travaux. Or, ce n'est pas le cas !

*regularisatievergunning en had men naar andere oplossingen moeten zoeken.*

*Deze situatie vormt niet alleen een inbreuk op de Europese richtlijn, die bepaalt dat al het afvalwater in Brussel moet worden gezuiwerd, maar ook op onze eigen ordonnanties, volgens welke het, behoudens afwijkingen, verboden is om afvalwater in de natuur te lozen.*

*In dit geval was het niet mogelijk om een afwijking aan te vragen, omdat alles vernield was en moest worden heropgebouwd. Bij een heropbouw moeten normaal gezien alle regels (wet, ordonnantie, richtlijnen) worden nageleefd, maar dat is duidelijk niet gebeurd.*

*Wanneer een burger een dakraam plaatst zonder vergunning, wordt hij in gebreke gesteld, moet hij een boete betalen en wordt hij soms zelf verplicht om alles terug in de oorspronkelijke staat te brengen. Wanneer het afvoeiingswater van een snelweg ongezuiverd in de natuur terecht komt, reageert er echter niemand! Het gaat nochtans om een Natura 2000-gebied.*

*Ik ben verbaasd over de passiviteit van het bestuur Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw en van Leefmilieu Brussel. Dit is een geval van valsheid in geschrifte.*

*Als er door een kleinlek in een tank stookolie in de natuur terechtkomt, treedt Leefmilieu Brussel streng op tegen de betrokken burger. Hier lijkt het de administratie evenwel niet te storen dat de vissen en kikkers in dit Natura 2000-gebied vuil afvalwater te slikken krijgen.*

Quelles sont les raisons justifiant la non-exécution de ces travaux ? Cela peut être une question de coûts mais, dans ce cas, il ne fallait pas les considérer comme exécutés dans le permis de régularisation. Il aurait fallu ouvrir le débat et réfléchir à d'autres solutions.

Cette situation constitue une infraction à la directive européenne imposant l'épuration de la totalité des eaux usées sur le territoire bruxellois et à nos propres ordonnances qui interdisent le rejet d'eaux usées en milieu naturel, sauf dérogation. Il existe à Bruxelles un ou deux quartiers où l'on rejette des eaux usées non pas dans les égouts car il n'y en a pas, mais par voie de dérivation. Je pense à un quartier d'Uccle où l'égouttage est en voie de finalisation.

Dans le cas qui nous préoccupe, il était impossible de demander une dérogation puisque tout était détruit et devait être reconstruit. Quand on reconstruit quelque chose, il faut le faire dans les règles : la loi, l'ordonnance et les directives doivent être respectées. Or, manifestement, absolument rien n'a été fait en matière de respect des ordonnances environnementales.

Quand un citoyen installe un Velux en violation de la loi, c'est un scandale ! On le menace, le met en demeure, le taxe et le constraint éventuellement à tout remettre dans l'état initial. C'est une armada de fonctionnaires qui se mobilise ! Mais quand il s'agit d'une autoroute qui rejette impunément des eaux usées, comprenant, entre autres, des hydrocarbures, en milieu naturel, rien ne se passe ! Or, il s'agit ici d'une zone Natura 2000 où chacun est censé prendre sa loupe pour éviter d'écraser la moindre libellule qui s'y déplace !

Nous sommes confrontés à un cas de faux et d'usage de faux. Je m'étonne donc, d'une part, de la passivité de votre administration et, d'autre part, de celle, totale, de l'Administration de l'environnement. N'ayez crainte, j'interpelleraï également la ministre compétente en la matière.

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Malheureusement, je dois admettre que la situation

#### *Besprekking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De situatie is niet nieuw. Het Agentschap

que vous décrivez n'est pas neuve. Je tâcherai de répondre au mieux à vos questions.

Les contacts qui ont eu lieu en 2007 entre l'agence flamande des routes et du trafic, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), et Bruxelles Mobilité ont abouti à un échange de données préalables aux études de faisabilité des bassins d'orage sous le carrefour Léonard et au niveau du viaduc des Trois Fontaines. La Région flamande a effectué ces travaux.

L'administration Bruxelles Mobilité n'a pas été contactée directement par la Région flamande dans le cadre de la réalisation de ce bassin sous le carrefour Léonard.

Les choses évoluent dans notre Région. Le respect des normes environnementales représente un réel défi, en particulier depuis mars 2012, la date de la publication de l'ordonnance relative à la conservation de la nature, et plus précisément son article 27 relatif à l'interdiction d'utilisation du sel de déneigement.

**M. Didier Gosuin.**- Il s'agit d'un article qui reprend une proposition d'ordonnance de 1993. Celle-ci figure dans notre législation depuis lors.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Entre-temps, il est vrai que l'on utilise encore le sel de déneigement sur l'autoroute E411. L'eau de ruissellement de celle-ci devrait être traitée.

D'un point de vue technique, un bassin d'orage serait nécessaire, même sans viaduc, au vu de la quantité d'eau qui se concentre à cet endroit.

Pour l'heure, l'étang est sous le contrôle de Bruxelles Environnement. Heureusement, nous ne connaissons pas encore la situation catastrophique que vous décrivez, mais il convient d'intervenir.

Originellement, l'eau de pluie ruisselait via un ensemble de petites voiries et de pavés spécifiquement conçus pour éviter que la boue ne soit emportée dans les étangs. Avec le temps, les pavés ont peu à peu disparu et ne demeurent aujourd'hui que des routes en terre.

En 2003, suite à l'incendie, il a été décidé que ces différents flux d'eau de pluie seraient rassemblés sous le viaduc et acheminés ensuite vers le premier

*Wegen en Verkeer (AWV) en Mobil Brussel hebben gegevens uitgewisseld over de haalbaarheid van stormbekkens onder het Leonardkruispunt en aan de Drie Fonteinen. Het Vlaams Gewest heeft die werken uitgevoerd.*

*Mobil Brussel werd niet rechtstreeks gecontacteerd door het Vlaams Gewest over de aanleg van het bekken onder het Leonardkruispunt.*

*De zaken gaan vooruit, maar het is een echte uitdaging om de milieubepalingen na te leven, vooral sinds de inwerkingtreding van de ordonnantie betreffende het natuurbehoud van maart 2012 en artikel 27 over het verbod op het gebruik van strooizout.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Dat verbod bestaat al sinds 1993.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Inderdaad, maar er wordt nog altijd strooizout op de E411 gebruikt. Het afvloeいingswater zou dus moeten worden gezuiverd. Ook zonder het viaduct zou er overigens een stormbekken nodig zijn, gezien de hoeveelheid water die op dat punt samenkomt.*

*Leefmilieu Brussel controleert het water van de vijver. De situatie is nog niet zo dramatisch als u beweert, maar wij moeten over een oplossing nadenken.*

*In het begin werd het afvloeいingswater langs paden met klinkers afgeleid om te vermijden dat het slib in de vijvers zou terechtkomen. Ondertussen zijn heel wat van die klinkers verdwenen en blijven er alleen nog aarden wegen over.*

*In 2003, na de brand, is er beslist om al het water op te vangen onder het viaduct en nadien naar de eerste vijver van het Rood Klooster te voeren.*

*Op termijn is het de bedoeling om het water af te*

étang du Rouge-Cloître.

L'objectif, à terme, est de ramener vers des égouts les eaux de ruissellement actuellement rejetées dans ces étangs.

Le passage de la crête nécessite l'installation d'une station de pompage puissant dans un bassin d'orage. À ce sujet, les études d'avant-projet ont déjà été réalisées. Lorsque les budgets régionaux permettront d'engager les montants nécessaires, soit environ 3.235.000 euros, nous poursuivrons les études. Actuellement, ce budget est prévu pour 2015.

Tout comme vous, nous croyons ces travaux indispensables.

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

**M. Didier Gosuin.**- Vous dites que la situation n'est pas nouvelle. Ce n'en est que plus grave !

La réponse que vous n'apportez pas, c'est qu'il y a eu un faux. Un permis de régularisation après travaux reprend en principe tous les travaux qui ont été exécutés. Dans ceux-ci figuraient les travaux de collecte pour éviter le ruissellement. Sur la base du dossier introduit et approuvé par la Région figure bien un système de collecte des eaux usées. Or le permis de régularisation est un faux puisqu'il ne cible pas la situation existante. Qui l'a fait adopter, avec une enquête, des concertations publiques, des rapports d'incidence ?

Je ne suis pas non plus rassuré lorsque vous me dites que cet étang est sous le contrôle de Bruxelles Environnement. On pourrait donc polluer un étang sans que ce soit grave parce qu'il est sous contrôle ?

L'interdiction, imposée à tout propriétaire, ne date pas de 2012 : l'ordonnance à laquelle vous faites référence n'est que la révision d'une ordonnance votée en 1993, elle-même transcrive d'une directive européenne interdisant le rejet en milieu naturel de toute eau polluée, datant des années 80.

Vous avancez par ailleurs l'argument des 3.200.000 euros. Lorsque l'État et la Région créent des ouvrages, il ne faut pas qu'ils le fassent à moitié, mais au regard de toutes les obligations légales, dont celle de collecter les eaux de ruissellement. L'argument budgétaire ne peut pas

voeren naar de riolen.

*Er is een krachtig pompstation nodig om het niveauverschil te overbruggen. De voorstudies zijn voltooid. De studies zullen worden voortgezet zodra het mogelijk is om het benodigde bedrag van 3.235.000 euro op de begroting in te schrijven. In principe zal dat in 2015 zijn.*

*Ik ben het met u eens dat die werken noodzakelijk zijn.*

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *U zegt dat de situatie niet nieuw is. Dat maakt het alleen nog erger!*

*U zegt niets over de valsheid in geschrifte. Een regularisatievergunning vermeldt in principe alle werken die werden uitgevoerd. In het dossier dat werd goedgekeurd door het gewest is er sprake van een afwateringssysteem. Dat komt evenwel niet overeen met de bestaande situatie. Wie heeft die vergunning onderzocht en goedgekeurd?*

*Het feit dat de vijver onder controle van Leefmilieu Brussel staat, betekent niet dat vervuiling toegelaten is. Het verbod om afvalwater in de natuur te lozen dateert niet van 2012. De ordonnantie is een herziening van een ordonnantie uit 1993, die op haar beurt een Europese richtlijn uit de jaren tachtig omzet. Het financieel argument gaat hier niet op. Het opvangen van het afvalwater is een wettelijke verplichting.*

*Men had eerlijk moeten zijn en bij het onderzoek van de aanvraag moeten signaleren dat alle werken vermeld in de regularisatievergunning waren uitgevoerd, met uitzondering van het afwateringssysteem.*

*U zegt dat het budget in 2015 beschikbaar zal zijn. Dat is veel te laat.*

*Wij hebben onszelf bepaalde verplichtingen opgelegd en moeten dus de middelen vinden om het*

valoir ici.

Et si cet argument était valable, l'honnêteté eût été de signaler au moment des enquêtes, que, dans ce permis de régularisation, tout a été réalisé, sauf le ruissellement.

Vous nous annoncez que ce budget est prévu pour 2015. Je crains qu'avec un délai aussi tardif, la Région ne soit confrontée à des conflits juridiques.

Nous avons des obligations, nous nous les imposons, il faut donc trouver les moyens d'accélérer le processus. L'objectif de 2015 n'est pas acceptable.

- *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 fonctionnement du service  
Co-Mobility".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *Le contrat de gestion de la STIB a déjà permis de répondre à certaines de mes questions. Cependant, globalement, vos objectifs ne sont pas clairs dans ce dossier. D'une part, vous voulez réduire progressivement le service, d'autre part, vous voulez le renforcer en collaborant avec des services de taxis réguliers. Je crains que l'on assiste au démantèlement caché du service. Comment va-t-il évoluer ?*

*Bespreking*

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

*proces te versnellen. Anders vrees ik dat die vertraging tot rechtszaken zal leiden.*

- *Het incident is 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 werking van Co-Mobility".**

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

**De heer Jef Van Damme.**- Dit dossier heeft al wat meer duidelijkheid gekregen dankzij het beheerscontract met de MIVB. Daarin staan een paar antwoorden op mijn vragen. Globaal gezien blijft dit dossier me vervelen omdat het niet duidelijk is wat uw doelstellingen zijn. U wilt de dienst enerzijds afbouwen en anderzijds wilt u hem versterken door samen te werken met reguliere taxisystemen. Ik ben bang dat de dienst op een verdoken manier wordt afgebouwd. Ik zou dat heel jammer vinden want ik ken een aantal mensen die de dienst heel erg vaak gebruiken. Er is ook in de sector heel wat onrust over het voortbestaan van de dienst. Wat zijn de plannen en wat is de evolutie van de dienst?

*Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.**- Nous nous souvenons tous du fameux bus inter-dépôts qui constituait une belle opportunité pour les Bruxellois de se déplacer en bus de nuit. Il s'agissait en fait d'un bus qui traversait la ville pour emmener les chauffeurs et le reste du personnel de la STIB à leur dépôt quand ils commençaient à des horaires qui ne leur permettaient pas de se déplacer autrement.

Ce bus a été supprimé, diminuant une desserte ouverte à tous. On a remplacé le système par du ramassage en taxi. Au début, c'était très confortable. Les chauffeurs étaient seuls et on venait les chercher près de chez eux. Petit à petit, on a de plus en plus rempli les taxis et les temps d'attente ont augmenté. Nombreux sont ceux qui ont dû déchanter.

Quelles sont les évolutions intervenues depuis les conditions de départ et le début de l'introduction de ces ramassages en taxi du personnel de la STIB ? Quelle est l'évolution du coût de ce système ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Les chauffeurs de l'ancien département Co-Mobility ont été réaffectés dans le service Transport spécial et dans le service des minibus pour les personnes handicapées. La réduction des activités du service Transport spécial a conduit en 2012 à la reconversion interne de 17,2 équivalents temps plein (ETP).*

*De manière générale, l'effectif de l'ancien département Co-Mobility se compose actuellement de 51,6 ETP. En 2012, le service des minibus a transporté 39.748 personnes, contre 45.483 en 2011 et 45.952 en 2010.*

*Le 19 juillet 2012, le gouvernement a approuvé la réorganisation et la modernisation du transport des personnes handicapées en un système mixte de minibus et de taxis. L'article 23 du contrat de gestion de la STIB prévoit que cette dernière conservera un rôle central dans ce système. Elle se chargera de la réservation des courses et organisera la répartition entre son service interne de minibus et les taxis.*

*En ce qui concerne les minibus, la réforme du service repose sur l'achat de douze nouveaux*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Met de 'inter-depot-bus' konden Brusselaars zich met nachtbussen verplaatsen. Die bussen brachten chauffeurs en het overige personeel van de MIVB naar hun depot als ze begonnen te werken op uren waarop geen ander vervoer voorhanden was.*

*De bus is afgeschaft en werd vervangen door een taxi, wat aanvankelijk bijzonder comfortabel was omdat de chauffeurs de enige passagiers in de taxi waren en dicht bij huis werden opgepikt. Vervolgens raakten de taxi's steeds beter gevuld en namen de wachttijden toe.*

*Welke veranderingen zijn er geweest sinds dit systeem werd ingevoerd? Welke evolutie hebben de kosten gekend?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Eerst zal ik de vragen van de heer Van Damme beantwoorden. Ik weet echter niet of ik onmiddellijk een antwoord kan geven op de gedetailleerde vragen van mevrouw Delforge. Ik heb de cijfers namelijk niet bij de hand.

De bestuurders van het voormalige departement Co-Mobility werden zowel toegewezen aan de dienst Speciaal Vervoer als aan de minibusbijeen voor gehandicapten. De vermindering van de activiteiten van de dienst Speciaal Vervoer leidde in 2012 tot de interne overplaatsing van 17,2 voltijdse equivalenten (VTE). Het personeelsbestand van de minibusbijeen is niet gewijzigd.

In het algemeen bestaat het personeelsbestand van het voormalige departement Co-Mobility, dat sinds 1 januari 2013 is geïntegreerd in de business Unit "Bus" momenteel uit 51,6 VTE's. De minibussen vervoerden in 2012 39.748 mensen. In 2011 waren dat er 45.483 en in 2010 45.952.

Op 19 juli 2012 keurde de regering de reorganisatie en modernisering van het vervoer van gehandicapten goed. Ze koos daarbij voor een

*véhicules en remplacement de la flotte actuelle, le développement d'une plate-forme informatique pour la réservation et la planification et une nouvelle organisation interne. L'objectif est d'améliorer la qualité du service et de réduire les coûts.*

*La STIB conclura un partenariat avec une ou plusieurs centrales de taxis. Dans ce cadre, la STIB veillera à ce que la formation des chauffeurs et la qualité du service soient équivalentes à ses propres services. L'article 68.5 du contrat de gestion prévoit les moyens nécessaires pour l'accomplissement de ces tâches.*

*Toutes ces réformes seront progressivement mises en œuvre en concertation avec les parties concernées. Les usagers pourront continuer à réserver leur transport par téléphone ou le faire par internet. Étant donné qu'il s'agit d'un service porte-à-porte, le nombre d'arrêts est en principe illimité.*

*(poursuivant en français)*

Je suis disposée à vous transmettre le calcul des coûts du système que nous voulons mettre sur pied. Il sera moins cher que ce qui existe.

En outre, les personnes handicapées bénéficieront d'un service plus intéressant puisqu'il fonctionnera également le soir et le week-end.

gemengd systeem van minibussen en taxi's. De beslissing werd opgenomen in het nieuwe beheerscontract van de MIVB onder artikel 23. Daarin staat dat de MIVB een centrale rol zal blijven spelen in het systeem. De MIVB zal verantwoordelijk zijn voor de reservering van de ritten en de verdeling organiseren tussen de interne dienst met minibussen en taxi's.

Wat de minibussen betreft, zal de hervorming van de dienst gebaseerd worden op de aankoop van 12 nieuwe voertuigen ter vervanging van de huidige vloot, de uitwerking van een computertoepassing voor reservering en planning en op een nieuwe interne organisatie. Daarbij wordt rekening gehouden met de organisatie van de werktijd, samenwerkingen met andere departementen, het optimaliseren van de spreiding van de vloot over de remises enzovoort.

De doelstelling bestaat erin om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en de kosten te beperken. Daardoor kan onder meer de uitbating van de minibussen worden uitgebreid tot zaterdag.

De MIVB zal een overeenkomst sluiten met een of meer taxicentrales, zodat de ritten die niet door de minibussen van de MIVB worden gereden, aan hen kunnen worden uitbesteed. In het kader van het partnerschap zal de MIVB erop toezien dat de opleiding van de chauffeurs en de kwaliteit van de dienstverlening aan gehandicapte klanten op hetzelfde niveau ligt voor taxi's als voor de eigen diensten. Het Brussels Gewest zal eventueel de regelgeving voor taxi's bijsturen om ze aan te passen aan de nieuwe opdrachten. Het zal ook de opleiding van taxichauffeurs ondersteunen om er zeker van te zijn dat alles goed verloopt.

Er wordt voorzien in de nodige middelen voor de uitvoering van de taken in artikel 68 punt 5 van het contract. De MIVB werkt momenteel aan de invoering van alle hervormingen. Ze zullen progressief worden ingevoerd, in overleg met alle betrokken partijen, en moeten leiden tot een echte verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening. Met deze nieuwe dienst zullen de gebruikers hun vervoer nog steeds kunnen reserveren per telefoon. De openingsuren van die telefoonlijn zullen trouwens worden uitgebreid. Bovendien wordt het ook mogelijk om via het internet te reserveren.

Het gaat om een dienst die van deur tot deur rijdt.

In principe is het aantal opstappunten onbeperkt.

(*verder in het Frans*)

*Ik ben bereid u de berekening te bezorgen van de kostprijs van het systeem dat we willen invoeren. Het wordt goedkoper dan wat al bestaat.*

*Gehandicapten zullen bovendien een interessantere dienstverlening kunnen genieten die ook 's avonds en tijdens het weekend wordt aangeboden.*

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

**De heer Jef Van Damme.**- Als ik het goed begrepen heb, is het aantal gebruikers significant gedaald, met 5.000 sinds 2010. Hebt u een idee waarom dat zo is? Is de dienstverlening minder goed of is er gewoon minder vraag? Dat laatste zou mij verwonderen, gezien de toename van de bevolking.

Klopt het dat de gemengde dienstverlening met taxi's en bussen gepland is, maar dat die op dit moment nog niet operationeel is en dat er dus alleen bussen rijden? Wanneer zal de gemengde dienstverlening dan starten?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik moet navragen of men de oorzaken van het verminderde gebruik heeft kunnen achterhalen, bijvoorbeeld door de klanten te ondervragen.

De inwerkingstelling van het gemengde systeem hangt af van hoe snel er een contract met de taximaatschappijen kan worden gesloten. Ik ken de juiste timing niet, maar dat vraag ik na.

**De heer Jef Van Damme.**- Dat stel ik op prijs.

- *Het incident is gesloten.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- Je vérifierai si l'on a pu découvrir les causes de cette baisse d'utilisation.

*Quant à l'entrée en vigueur du système mixte, elle dépendra de notre rapidité à conclure un contrat avec les compagnies de taxis. Je m'informeraï du calendrier exact.*

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- J'apprécierais.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. AHMED MOUHSSIN

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

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED MOUHSSIN

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

**concernant "le nouveau projet de réaménagement de la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse".**

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

**M. Ahmed Mouhssin.**- Le 7 novembre 2012, en tant que ministre bruxelloise des Transports et des Travaux publics et en présence du bourgmestre de Saint-Josse-ten-Noode, Jean Demannez, vous inaugureriez le "Walking Madou".

Le 12 mars 2013, en tant que ministre bruxelloise des Transports et des Travaux publics, avec le nouveau bourgmestre de la même commune, Emir Kir, vous enterriez le projet lors d'une conférence de presse.

Le projet "Walking Madou" a été réalisé à la demande de la commune de Saint-Josse-ten-Noode en collaboration avec la Région. Vous aviez réaffirmé, lors de plusieurs commissions, que le gouvernement soutenait ce projet, notamment dans le cadre du Plan Iris 2 : réduction du trafic automobile de 20% d'ici 2018 et multiplication du nombre de zones piétonnes et de sites propres pour les trams et les bus.

Lors de la Commission de l'infrastructure du 7 novembre 2012, vous déclariez : "En ce qui concerne le dossier de permis d'urbanisme, je peux confirmer que les plans ont été finalisés et que la note de présentation ainsi que le rapport d'incidence ont été rédigés. La demande de permis d'urbanisme sera introduite dans les prochains jours. L'enquête publique pourra être lancée par la suite. Cela nous donnera la possibilité de récolter les remarques de tout le monde".

Et vous nous rappeliez les objectifs du projet :

- la création d'un espace commercial et de résidence agréable, avec une attention particulière portée aux usagers actifs de la circulation ;
- l'intégration de la place Madou et de la tour Madou dans la zone piétonne ;
- l'amélioration de la régularité et de la ponctualité des sept lignes de bus de la STIB et de De Lijn qui circulent dans cette zone ;
- le passage des bus dans le piétonnier à très basse

**betreffende "het nieuwe project voor de heraanleg van de Leuvensesteenweg tussen het Madou- en het Sint- Joostplein".**

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

**De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).**- *Op 7 november 2012 hebt u in aanwezigheid van de burgemeester van Sint-Joost 'Walking Madou' ingehuldigd.*

*Walking Madou kwam er op vraag van de gemeente en in samenwerking met het gewest. U hebt tijdens commissievergaderingen vaak bevestigd dat de regering het project steunde in het kader van het Iris 2-plan. In de commissie hebt u verklaard dat de plannen klaar waren om de diverse vergunningen aan te vragen en dat het openbaar onderzoek eerdaags van start zou gaan. Het doel van dit project was om de omgeving aangenamer te maken voor de voetgangers en fietsers, het openbaar vervoer vlotter te laten rijden en toegankelijker te maken, en een voetgangerszone te creëren op de Leuvensesteenweg tussen de Kleine Ring en het Sint-Joostplein en een deel van het Madouplein. De Scalquinstraat zou veranderen in een dubbelrichtingsstraat.*

*Vandaag is de Leuvensesteenweg weer open, maar alleen voor autoverkeer. Bovendien worden auto's niet langer door bussen gehinderd. Voor de burgemeester telde vooral een vlot verkeer voor iedereen.*

*De nieuwe vergunning laat weer autoverkeer op de Leuvensesteenweg toe en biedt maar één voordeel: de voetpaden zijn breder. Verder reikt de visie niet om het voor onze burgers wat aangenamer te maken.*

*Is Walking Madou geworden wat u ervan verwachtte?*

vitesse afin de garantir la sécurité ;

- la facilitation de la connexion métro-bus-vélo ;

- le réaménagement de la chaussée de Louvain entre la Petite ceinture et la place Saint-Josse en une zone piétonne avec accès au bus ;

- le réaménagement de la rue Scailquin en une rue à double sens et l'élargissement des trottoirs.

Aujourd'hui, la chaussée de Louvain est rouverte au trafic automobile et uniquement à celui-ci. Les voitures ne seront plus gênées par les bus qui diminuaient la fluidité du trafic. Il est vrai que le pour le bourgmestre actuel de Saint-Josse-ten-Noode, le seul objectif de tout aménagement du tronçon était d'améliorer "la fluidité pour tous, voitures et piétons".

Le nouveau permis d'urbanisme envisagé qui rétablit la circulation automobile sur la chaussée de Louvain ne présente qu'un point positif : l'élargissement des trottoirs. Pour le reste, il dénote un statu quo révélateur d'un manque patent d'ambition pour nos citoyens, et l'absence de position pionnière en matière d'espaces réservés aux piétons.

Votre nouveau projet rencontre-t-il l'ensemble des objectifs envisagés dans le projet "Walking Madou" ?

#### *Discussion*

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).** - *Ce retour à une vision à court terme qui appartient au passé est regrettable. Le problème de mobilité dans certaines rues aurait pu être résolu d'une autre manière. Il s'agit d'un pas en arrière, qui n'est pas favorable au commerce local.*

*À Gand, les commerçants et les habitants qui étaient opposés à un ambitieux projet de mobilité dans les années 90 ont admis par la suite que la qualité de vie et le commerce s'étaient améliorés à long terme. Leurs bénéfices ont doublé, voire triplé !*

*Je souhaite que vous fassiez preuve du même courage politique. Il s'agit d'une situation*

#### *Besprekking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.** - Het verbaast u wellicht niet dat we heel teleurgesteld zijn in de beslissing om het project terug te draaien naar een situatie die berust op een 'achterlijke' visie van de 20e eeuw. We zitten ondertussen in de 21e eeuw. Mijn woorden zijn misschien hard, maar het stamt me droef dat men alleen de zeer korte termijn heeft bekeken. In bepaalde straten waren er heel concrete verkeersproblemen die men beter op een andere manier had kunnen oplossen. Voor ons is dit een grote stap achteruit. Wie beweert dat de situatie een verbetering is voor de lokale handelaars, dwaalt en kijkt niet vooruit.

Ik geef het voorbeeld van de stad Gent waar men in de jaren '90 onder impuls van de socialistische

*similaire, pour laquelle il importe de développer une approche à long terme. La solution actuelle n'est certainement pas une amélioration.*

*Cette mesure rencontre-t-elle l'objectif de réduction du trafic automobile d'ici 2018 et celui de la promotion de l'usage du vélo ?*

*Les mesures prises ne me semblent pas aller dans cette direction. Vous pourriez prévoir une période d'essai et réévaluer la situation sur la base de mesures. Vous constateriez par vous-même que la situation s'est détériorée et finiriez par revenir à l'ancienne formule.*

burgemeester en de liberale schepen van Mobiliteit een moedige beslissing heeft genomen tegen de stroom van handelaars en van bewoners in. Dat heeft op iets langere termijn geresulteerd in betere economische en leefbaarheidsresultaten voor de buurt. Alle handelaars die destijds in Gent moord en brand schreeuwden over de invoering van een bepaalde mobiliteitsingreep, hebben achteraf moeten toegeven dat hun inkomsten na een paar jaar verdubbeld en soms zelfs verdriedubbeld zijn. Ook de inwoners die eveneens heel ontevreden over de beslissing waren, hebben achteraf moeten toegeven dat hun levenskwaliteit was verbeterd.

Ik hoop dat het hoofdstuk niet is afgesloten en dat u even moedig bent als de mensen die in de jaren '90 die beslissing namen in Gent. Men kan het voorbeeld van de ene stad niet zomaar verplaatsen naar de andere, maar het concept is hetzelfde. Soms moet men de langere termijn bekijken en de huidige oplossing is zeker geen verbetering.

Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Mouhssin. Kadert dit wel degelijk in de doelstellingen om de wooncentra te beschermen tegen de overlast van auto's, om het autogebruik met 20% te verminderen tegen 2018 en om meer fietsers in de stad te krijgen? De getroffen maatregelen lijken me niet in die richting te gaan. Misschien kunt u me een geruststellend antwoord geven en kondigt u aan dat u de situatie gaat herbekijken. U kunt een proefperiode inlassen en aan de hand van een aantal meetinstrumenten aantonen dat de situatie een verbetering oplevert. Volgens ons gaat het echter om een verslechtering. Ik hoop dat u dat na een paar maanden zelf zal vaststellen en dat u zal terugrijpen naar de oude formule.

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

**M. Emir Kir.-** M. Mouhssin, je ne me permets pas de vous pointer du doigt, au contraire de vous qui parlez nommément de moi dans votre interpellation. Je me dois dès lors d'intervenir.

Je voudrais d'abord marquer mon grand étonnement devant votre approche et celle de Mme Maes : vous réduisez la solution à ce problème de mobilité à la fermeture d'un segment de la chaussée de Louvain et sa transformation en un piétonnier. À aucun moment, dans aucune de vos interventions, vous n'avez parlé des habitants de la rue Scailquin, de la rue Marie-Thérèse ni d'aucun habitant de la zone,

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

**De heer Emir Kir (in het Frans).-** *De zienswijze van de vorige sprekers verwondert mij. Voor hen telt enkel de creatie van een voetgangerszone op het eerste stuk van de Leuvensesteenweg. Ze gaan voorbij aan de noden van de omwonenden en van de mensen die door de wijk heen moeten. Het lijkt wel alsof het gewest zijn ambitieuze plannen op het gebied van mobiliteit laat varen als het afziet van die voetgangerszone.*

*Ik wil het nieuwe heraanlegproject verdedigen en uitleggen waarom dat even ambitieus is. Ten eerste verbetert het de situatie van de voetgangers. De*

ni même de ceux qui doivent traverser cette zone. Vous vous limitez à un projet dont la portée symbolique est telle qu'elle donne l'impression qu'y renoncer, c'est renoncer à une initiative ambitieuse en termes de mobilité.

Je désire défendre le nouveau projet de réaménagement, expliquer en quoi il est tout aussi ambitieux.

Tout d'abord, je pense qu'il améliore la situation des piétons. Les trottoirs seront élargis à la hauteur de la chaussée de Louvain ainsi que dans tout l'espace. En effet, le triangle qui se situe dans le bas de la chaussée de Louvain sera attenant à la façade, il n'y aura plus de possibilité de tourner à gauche vers la rue Scailquin à cet endroit. Dans le haut de la place Madou, les trottoirs seront élargis à un point tel qu'ils deviendront de véritables esplanades.

Ensuite, l'amélioration de la situation des transports publics sera réelle. Lorsque la chaussée a été fermée, la STIB a rencontré des difficultés pour rejoindre la place Saint-Josse ou à sortir de la place Saint-Josse pour arriver à la place Madou. Le site propre du bus est assuré : le bus va pouvoir descendre et monter du côté de la rue Scailquin. Le bas de cette rue va être totalement soulagé de son engorgement de circulation.

Le projet permet donc une réelle fluidité au niveau du transport public et du trafic automobile.

Il convient tout de même de permettre aux habitants de la rue Hydraulique ou de la rue Marie-Thérèse de pouvoir arriver chez eux, ce que le projet précédent ne faisait pas.

Enfin, le projet est aussi bénéfique pour les commerces. Des lieux d'embarquement et de débarquement sont prévus à cinq endroits ; plusieurs au niveau de la voirie régionale, et d'autres au niveau de la commune. La commune fait un réel effort pour améliorer l'attractivité de la zone en réservant ces espaces de livraison.

Autre élément qui peut également améliorer le cadre d'intervention : l'engagement pris par la commune auprès de la ministre, Mme Brigitte Grouwels, de renoncer à la station d'essence située rue Scailquin afin d'offrir un meilleur espace public non seulement au bus, mais aussi à l'ensemble des

voetpaden worden verbreed ter hoogte van de Leuvensesteenweg en elders. Voorts zal de situatie voor het openbaar vervoer erop vooruitgaan en ook het autoverkeer zal vlotter verlopen.

Bovendien kunnen de inwoners van de Waterkrachtstraat en de Maria-Theresiastraat weer met de wagen hun woning bereiken, wat in het vorige project niet mogelijk was.

Ten slotte zijn de nieuwe plannen ook gunstig voor de handelszaken aangezien er verschillende laad- en loszones worden aangelegd.

Voorts heeft de gemeente zich er tegenover de minister toe verbonden om vanaf 2014 afstand te doen van het benzinestation op de hoek van de Scailquinstraat, met het oog op de mobiliteit en het milieu.

Het is een illusie dat men met een symbolisch stuk straat de mobiliteit van zowel Sint-Joost-ten-Node als van het volledige Brussels Gewest kan verbeteren. Hiervoor is een globale benadering nodig.

Het openbaar vervoer moet verder groeien en we moeten mensen die naar Brussel komen afraden om de auto te nemen, maar tevens dienen de Brusselaars gemakkelijk hun woning te kunnen bereiken. Sommige plannen gaan zo ver dat zelfs de brandweer bepaalde wijken niet meer in kan!

Voor mij staat veiligheid voorop. Iedereen die deeltneemt aan het verkeer moet een bepaalde minimumsnelheid kunnen behalen, maar de gemiddelde snelheid van auto's en bussen moet zakken. In de smalste straten van Sint-Joost rijden de bussen momenteel zo snel dat dit grote problemen veroorzaakt en we tal van klachten krijgen.

Ik ben blij dat de minister oor heeft gehad voor de opmerkingen van de omwonenden.

usagers. Cela signifie qu'à la fin de la concession en 2014, la commune renoncera à maintenir une station d'essence et donc à percevoir des revenus. Elle le fait dans l'intérêt général, en termes de mobilité et d'environnement. En effet, l'on connaît l'existence d'une pollution des sols et nous ne voulons plus courir le risque d'une explosion comme celle qui s'est produite il y a des années dans une station-service de la rue Braemt.

Prendre une petite portion de rue et considérer, via ce symbole, que l'on améliore la mobilité tant de Saint-Josse-ten-Noode que de la Région bruxelloise tout entière est, selon moi, une erreur d'appréciation. Améliorer la mobilité à Saint-Josse-ten-Noode et à Bruxelles, c'est adopter une approche globale. Ce n'est pas en retirant quelques panneaux place Meiser et en dissuadant les automobilistes d'emprunter la chaussée de Louvain que l'on va améliorer la mobilité.

Il faut à la fois renforcer partout le transport public ( métro, train, bus, tram), dissuader les personnes voulant venir à Bruxelles de le faire en voiture, et permettre aux Bruxellois d'entrer et sortir de chez eux aisément. Je tiens à cette liberté. Certaines initiatives ont été si loin que les pompiers ne peuvent plus arriver dans certains quartiers ! Je connais ce type de cas dans ma commune.

Nous conserverons donc au cœur des actions de mobilité la question de la sécurité. Il s'agit à la fois de permettre une vitesse de circulation minimum de tous et de ralentir absolument la vitesse de circulation des voitures et des bus.

Récemment, j'ai rencontré la ministre et les responsables de la STIB pour leur expliquer qu'il fallait diminuer la vitesse des bus dans les voies les plus étroites de Saint-Josse-ten-Noode. Une vitesse excessive cause énormément de problèmes à ces endroits-là et nous recevons de nombreuses plaintes. Je pense à la rue Braemt et à la rue de la Ferme.

Je voudrais donc remercier la ministre pour avoir écouté la population et tous les acteurs de la problématique, accepté de travailler en bonne intelligence avec la majorité locale.

**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*).- *Je me joins à mes collègues verts. Je déplore aussi cette décision.*

*Les verts ont trois ministres au gouvernement bruxellois, mais ils n'ont manifestement pas réussi à empêcher cette décision. Ils devraient en tirer leurs conclusions.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre**.- À M. Mouhssin qui se demande si l'ensemble des objectifs du projet "Walking Madou" a été atteint, je suis convaincue de pouvoir répondre par un oui ferme.

Des craintes ont été émises au sein de cette commission, de la population et par plusieurs acteurs concernant la sécurité de cette zone piétonne traversée par des bus, tenant compte du gabarit de la chaussée de Louvain.

On semble oublier que dans le projet initial, il était prévu que des bus circulent au sein du piétonnier, provoquant le même sentiment d'insécurité. Mes techniciens et moi-même avons donc suggéré la solution optimale des trottoirs avec une bande de circulation dédiée aux bus. Cette option prise, il y a eu des échanges d'idées, notamment avec la STIB, pour déterminer quelle était la meilleure façon de faire circuler des bus dans ce type de configuration. Le choix de prévoir deux bandes de circulation pour les bus circulant dans les deux directions a été fait.

Quoi qu'il en soit, ce projet prévoit un espace pour la voiture fortement réduit par rapport à la situation antérieure.

Il y aura également une meilleure répartition des charges de trafic entre la chaussée de Louvain et la rue Scailquin qui est tout de même une importante rue résidentielle.

Dans la chaussée de Louvain, un axe commercial d'extrême importance, de larges trottoirs

**De heer Jef Van Damme**.- Ik sluit mij aan bij mijn groene collega's. Het voorbeeld van Gent is sprekend. Op deze manier kan Brussel geen moderne stad worden met een moderne mobiliteit en openbare ruimte. Ik vind deze beslissing dan ook heel jammer.

Alleen zitten de groenen wel met drie ministers in de Brusselse regering, maar blijkbaar zijn die er niet in geslaagd om deze beslissing tegen te houden. Dat wijst erop dat de groene partijen niet kunnen wegen op het beleid. Ze zouden daar beter hun conclusies uit trekken.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Alle doelstellingen van het project 'Walking Madou' zijn inmiddels gerealiseerd.*

*In de commissie en bij de bevolking werd gevreesd voor de veiligheid van een voetgangerszone die door bussen wordt doorkruist.*

*In het oorspronkelijke project reden er echter ook bussen door de voetgangerszone, wat eenzelfde onveilig gevoel creëerde. Mijn technici en ikzelf stelden een optimale oplossing voor van voetpaden met een rijstrook voor bussen. Met de MIVB werd overlegd hoe de bussen in die configuratie het best rijden. Er werd gekozen voor twee rijstroken in beide richtingen.*

*In dit project wordt de ruimte voor de wagen aanzienlijk beperkt.*

*De verkeerslast wordt beter verdeeld tussen de Leuvensesteenweg en de Scailquinstraat. De Leuvensesteenweg krijgt ruime voetpaden van 3 tot 5 meter.*

*Voetgangers krijgen absolute voorrang en de parkeerplaatsen verdwijnen. Aan het begin van de Kunstlaan, achter de Madoutoren en beneden in de Scailquinstraat komen drie groene ruimtes en stadsmeubilair.*

*Het openbaar vervoer zal over busbanen beschikken in de Scailquinstraat. Op het kruispunt van het Sint-Joostplein wordt voorrang gegeven aan het openbaar vervoer. De buschauffeurs zullen de verkeerslichten beneden in de Scailquinstraat*

confortables de 3 à 5 mètres seront aménagés, ce qui constitue un changement radical par rapport à ce qui existait.

Une priorité absolue sera accordée aux piétons et les places de stationnement seront supprimées. Il est également prévu d'installer trois zones d'espaces verts ainsi que du mobilier urbain. Ceux-ci se situeront au début de l'avenue des Arts, derrière la Tour Madou et au bas de la rue Scailquin.

La circulation des transports publics est garantie par les sites propres dans la rue Scailquin. Au carrefour de la place Saint-Josse, une priorité maximale sera donnée aux transports publics. Les feux installés au bas de la rue Scailquin seront contrôlables par les chauffeurs de bus.

Les cyclistes (et taxis) pourront utiliser les sites propres des bus dans la rue Scailquin, en plus de la chaussée de Louvain. Une attention particulière sera portée aux liaisons utiles aux cyclistes et aux taxis. Le projet sera peaufiné en concertation avec le manager vélo de notre Région, afin de répondre au mieux aux souhaits des cyclistes.

Pour les taxis, des emplacements sont prévus en suffisance et la configuration qui aura été choisie leur offrira, en outre, une bonne accessibilité depuis la discothèque de la chaussée de Louvain. N'oublions pas qu'une administration importante de la commission européenne est située dans la Tour Madou.

Il faut également compter un emplacement destiné aux livraisons. Celui-ci, même s'il ne peut pas être utilisé pour le stationnement de voitures, pourrait également être utilisé pour aider les habitants de la maison de repos qui se trouve là à embarquer et débarquer confortablement.

En définitive, tout a été mûrement réfléchi.

La STIB a opté pour que les bus passent dans la rue Scailquin car leur passage dans la chaussée de Louvain, avec ses trottoirs élargis, risquerait de causer des problèmes de fluidité. Ce choix résulte d'une étude approfondie de la situation.

Ce projet différent du précédent est un très beau projet qui satisfera les piétons et les cyclistes. J'espère qu'il fera prochainement l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.

*kunnen bedienen.*

*Fietzers (en taxi's) kunnen de busbanen van de Scailquinstraat en de Leuvensesteenweg gebruiken. Het project wordt grondig uitgewerkt met de fietsmanager van het gewest, teneinde optimaal in te spelen op de wensen van de fietzers.*

*Er zijn voldoende standplaatsen voor taxi's die goed bereikbaar zijn vanaf de discotheek op de Leuvensesteenweg. Bovendien is een groot deel van de Europese Commissie gevestigd in de Madoutoren.*

*Er werd ook voorzien in een ruimte voor leveringen. Al mogen hier geen wagens parkeren, toch kan ze worden gebruikt zodat de inwoners van het rusthuis kunnen in- en uitstappen.*

*De MIVB heeft er na rijp beraad voor gekozen de bussen door de Scailquinstraat te laten rijden, omdat de Leuvensesteenweg met zijn verbrede voetpaden doorstromingsproblemen zou opleveren.*

*Dit prachtige project verschilt sterk van het vorige en zal aanslaan bij voetgangers en fietsers. Hopelijk wordt er binnenkort een stedenbouwkundige vergunning voor aangevraagd.*

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

**M. Ahmed Mouhssin.**- À aucun moment, nous n'avons oublié quoi que ce soit. Nous avons toujours eu à l'esprit un semi-piétonnier, c'est-à-dire une répartition de l'espace entre les transports en commun et les piétons.

J'ose espérer qu'avec les millions investis, l'aménagement qui sera réalisé améliorera la qualité de vie des gens.

Mais comparé au projet ambitieux initial qui devait être testé, il apparaît comme un projet conservateur. À ce propos, je doute que la STIB ait effectué les tests que vous indiquez. S'il avait été démontré sur la base de tests objectifs réalisés par la STIB que le projet comportait des dangers pour les piétons, j'aurais été à l'écoute, et j'aurais remarqué que vous n'aviez pas cédé aux pressions du nouveau bourgmestre.

Vos déclarations se distinguent de celles que vous avez émises dans le cadre de la commission précédente où, soutenu par l'ensemble des commissaires, le projet nous semblait à tous relever d'une véritable ambition progressiste.

Ce projet apparaît aujourd'hui comme un projet daté, que mon groupe déplore. Je vous ai connue plus résistante ! Si vous aviez défendu le projet initial avec la rage adoptée dans le dossier de l'avenue du Port, en résistant aux pressions, le projet aurait certainement abouti. Malheureusement, vous avez cédé rapidement, et les arguments que vous avez présentés ne nous convainquent pas.

Je suppose qu'il s'agit de votre décision et non de celle du gouvernement. Avec une décision émanant du gouvernement, l'issue du dossier aurait été tout autre.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

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

**De heer Ahmed Mouhssin (in het Frans).**- We dachten eerder aan een gemengde zone voor voetgangers en openbaar vervoer.

*Ik hoop dat deze miljoeneninvestering de levenskwaliteit ten goede komt.*

*In vergelijking met het oorspronkelijk project is dit project weinig ambitieus. Ik betwijfel of de MIVB de testen waarnaar u verwijst, heeft uitgevoerd. Als daaruit zou zijn gebleken dat het project gevraagd was voor voetgangers, dan had ik geloofd dat u niet voor de druk van de nieuwe burgemeester was bezweken.*

*Wat u nu zegt, stemt niet overeen met wat u tijdens de vorige commissievergadering verklaarde. Iedereen vond het project toen heel ambitieus.*

*De Ecolo-fractie betreurt dat het nu wordt voorgesteld als voorbijgestreefd. Indien u zich voor het oorspronkelijke project wat strijdvaardiger had opgesteld dan was het er wel gekomen, maar u bent jammer genoeg aan de druk bezweken. De argumenten die u voor het nieuwe project naar voren brengt, overtuigen ons niet.*

*Ik veronderstel dat u de beslissing hebt genomen en niet de regering. Anders zou het dossier er compleet anders uitzien.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

## QUESTION ORALE 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 "les nombreuses disparitions d'indicateurs régionaux de temps d'attente aux arrêts de tram et de bus du réseau de la STIB".

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

**Mme Céline Delforge.**- Mme la ministre, comme cette question date d'il y a deux mois, la situation n'est plus tout à fait la même actuellement.

Au moment de la rédaction de la question, une série d'indicateurs de temps réels d'attente aux arrêts gérés par la Région ou la STIB, les plus agréables et les plus ergonomiques, avaient disparu de leur mât. C'est encore le cas à l'arrêt ULB de la ligne de bus 71, où le mât est enrubanné de noir à l'endroit où devrait se trouver l'écran, ou à Flagey, où l'indicateur est hors service depuis longtemps

Ces indicateurs en temps réel sont nettement plus lisibles que ceux des abribus JCDecaux. Je voudrais savoir pourquoi ils ne sont pas réparés ou entretenus de façon optimale.

De la même façon, il arrive que des informations disponibles via l'application STIB pour smartphones ne soient pas reprises sur l'indicateur en temps réel sur mât.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Trois afficheurs de temps d'attente de la STIB ont effectivement été retirés, notamment un afficheur à l'arrêt Masui et deux autres aux arrêts Flagey. Ces arrêts rencontrent des problèmes d'alimentation électrique qui nécessitent une intervention technique de longue durée.

Le retrait provisoire de ces afficheurs a été privilégié, afin de ne pas laisser d'écrans éteints qui

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de talrijke verdwijningen van gewestelijke borden met informatie over de wachttijden aan de tram- en bushaltes op het MIVB-net".

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Mijn vraag dateert van twee maanden geleden en is niet bijster actueel meer.*

*Toen ik mijn vraag formuleerde, waren er heel wat informatieschermen die de wachttijden van trams en bussen weergeven, weggehaald.*

*Kunt u dat uitleggen? De schermen zijn van veel betere kwaliteit dan de exemplaren die in de bushokjes van JCDecaux hangen. Waarom worden ze niet hersteld of beter onderhouden?*

*Het komt ook voor dat informatie die met de app van de MIVB beschikbaar is op smartphones, niet te zien is op de informatieborden bij de haltes.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Het klopt dat er drie informatieschermen werden weggehaald bij MIVB-haltes. Er waren namelijk problemen met de aansluiting op het elektriciteitsnetwerk. Om de klanten van de MIVB niet nodeloos op stang te jagen, werd besloten om ze voorlopig weg te halen.*

*De MIVB zal binnenkort toestemming vragen om de weg open te breken en de defecte*

n'affichent, par conséquent, aucun temps d'attente, pendant une longue période. Cette décision a été prise pour ne pas générer de frustration inutile auprès des voyageurs.

La STIB introduira prochainement une demande à la Région afin de pouvoir ouvrir la voirie pour remplacer les câbles électriques défectueux à ces arrêts.

Vous abordez également le retrait de trois autres afficheurs aux arrêts Miroir, ULB et Berkendael. Ces afficheurs faisaient en fait double emploi avec des afficheurs placés par JCDecaux et Clear Channel. Si, actuellement, ces afficheurs sont parfois utilisés pour des remplacements en cas de panne, ils seront replacés ailleurs sur le réseau dans le courant de l'année 2013.

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

**Mme Céline Delforge.-** Si la cause du retrait de certains afficheurs est le doublon avec l'afficheur JCDecaux, je proposerais de faire le contraire car, en termes de confort de visibilité, les afficheurs de la STIB et de la Région sont incomparablement meilleurs. Ne boudons pas notre fierté de les privilégier !

- *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 déménagement du commerce de voitures du quartier Heyvaert à l'avant-port".

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** Depuis plusieurs années, le commerce des voitures d'occasion, de surcroît en partie illégal, s'est emparé du quartier Heyvaert, au détriment de sa

elektriciteitskabels te vervangen.

De schermen bij de haltes Spiegel, ULB en Berkendael werden verwijderd, omdat er op die locaties al schermen hangen van JCDecaux en Clear Channel. Momenteel worden de eerstgenoemde schermen nog gebruikt als de laatstgenoemde niet werken, maar in de loop van 2013 verhuizen ze naar andere haltes van de MIVB.

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Als de schermen werden verwijderd, omdat er al schermen hingen van JCDecaux, stel ik voor om het tegenovergestelde te doen.

De schermen van de MIVB en het gewest zijn immers veel beter!

- *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 verhuis van de autohandel in de Heyvaertwijk naar de voorhaven".

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

**De heer Jef Van Damme.-** De Heyvaertwijk wordt al jaren grotendeels ingepalmd door de handel in tweedehandswagens. De wagens worden vanuit de wijk getransporteerd naar Antwerpen om

*qualité de vie.*

*Le masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015 prévoit la création d'une concession d'un hectare, avec un accès direct à la voie d'eau pour le roll-on-roll-off des voitures.*

*Le 27 juin 2012, vous répondiez à mon interpellation que les résultats d'une étude de faisabilité technique étaient positifs et qu'une étude de faisabilité économique était en cours. Vous ajoutiez que le Port de Bruxelles voulait acheter des terrains dans la zone du canal pour ces activités.*

*Le 6 février 2013, la commune d'Anderlecht a confirmé son désir de déplacer le commerce de voitures en dehors du quartier Heyvaert.*

*Qu'en est-il de l'étude de faisabilité économique pour un roll on-roll off ?*

*Quel est l'état des lieux des négociations avec les propriétaires de terrains potentiels pour un roll on-roll off ? Le terminal sera-t-il accessible le long de la voie d'eau ? Quel est le calendrier du déménagement du quartier Heyvaert à l'avant-port ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *L'étude de faisabilité économique d'un roll on-roll off a conclu à la viabilité du projet. Dès juin 2012, nous avons contacté les différents acteurs potentiels.*

*Le propriétaire du terrain doit d'abord procéder à son assainissement avant de pouvoir le vendre. Ce devrait être fait d'ici la mi-mai 2013. Le prix de vente du terrain et les conditions du contrat de vente doivent encore être discutés. Le terrain qui devrait accueillir le terminal se situe à proximité de la voie d'eau et sera accessible soit par un mur de quai, soit par un ponton et une rampe de*

verscheept te worden in de haven. De leefbaarheid van de buurt lijdt onder die handel. De opleggers blokkeren de straten in het stadscentrum, dat niet voorzien is op de continue stroom van zware vrachtwagens. Een deel van de handel is bovendien illegaal.

In het masterplan van de Haven van Brussel voor 2015 wordt verwezen naar de creatie van een concessie van 1 hectare met een directe toegang tot de waterweg voor roll-on-roll-off van nieuwe wagens en tweedehandswagens.

Op 27 juni 2012 zei u in uw antwoord op mijn interpellatie dat de resultaten van een technische haalbaarheidsstudie positief waren en dat een economische haalbaarheidsstudie lopende was. U zei ook dat de Haven van Brussel voor die activiteiten terreinen wou kopen in de kanaalzone. Er liepen op dat moment verschillende onderhandelingen.

Op 6 februari 2013 bevestigde de gemeente Anderlecht haar wens om de autohandel te verplaatsen buiten de Heyvaertwijk.

Wat is de stand van zaken van de economische haalbaarheidsstudie voor een roll-on-roll-off?

Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen met de eigenaars van potentiele gronden voor een roll-on-roll-off? Zal de terminal bereikbaar zijn langs de waterweg? Wat is de planning voor de verhuizing van de handel in tweedehandswagens van de Heyvaertwijk naar de voorhaven?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De studie over de economische haalbaarheid voor een roll-on-roll-off is afgerond. Daaruit blijkt dat het project economisch haalbaar is. Al in juni 2012 hebben we contact opgenomen met de verschillende potentiele betrokkenen, namelijk de gemeenten, de garagisten, de eigenaar van het terrein enzovoort.

De eigenaar van het terrein moet eerst de sanering afwerken en kan pas daarna het terrein verkopen. Hij heeft een eerste sanering uitgevoerd en is een tweede saneringsfase gestart. Die zou tegen half mei 2013 voltooid moeten zijn. De verkoopprijs van de grond en de voorwaarden van de

chargement.

*Les négociations avec les commerçants sont toujours en cours.*

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

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Je ne vous ai pas entendu concernant le calendrier. Quelle a été la première réaction des commerçants du quartier Heyvaert ? Quand le déménagement est-il prévu ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Nous discutons surtout avec le propriétaire foncier. Le Port de Bruxelles, qui est associé aux discussions, doit définir les conditions nécessaires à ce type de roll on-roll off. À ce stade, aucun calendrier concret n'est fixé.*

*Nous devons également encore décider du système que nous privilégierons pour le déménagement des commerçants de la rue Heyvaert.*

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Y a-t-il eu des contacts avec les commerçants de voitures ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Il y en a eu avec quelques grands commerçants, mais je ne dispose pas d'informations détaillées à ce stade.*

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Le délai pour le roll on-roll off est pourtant relativement proche.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Nous voulons avancer.*

*- L'incident est clos.*

koopovereenkomst moeten nog worden besproken. Het terrein waar de terminal gepland is, ligt aan de waterweg en zal bereikbaar zijn ofwel via een kademuur ofwel via een ponton en een laadplatform, zodat de schepen geladen kunnen worden in de richting van Antwerpen.

De onderhandelingen met de handelaars zijn nog steeds aan de gang.

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

**De heer Jef Van Damme.**- U hebt niets gezegd over de planning.

Ik veronderstel dat u met "handelaars" de autohandelaars van de Heyvaertwijk bedoelt. Wat is hun eerste reactie? Wanneer kan de verhuizing gebeuren?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er wordt vooral met de grondeigenaar gesproken. De Haven van Brussel is daar ook bij betrokken. Die moet de voorwaarden bepalen die nodig zijn voor dit type roll-on-roll-off. Er is nog geen concrete timing vastgelegd. Half mei zou de sanering rond moeten zijn. Ik hoop dat er dan zo snel mogelijk een akkoord komt over de koopprijs van de grond.

We moeten nog nagaan welk systeem we zullen hanteren voor de verhuizing van de handelaars van de Heyvaertstraat. Er wordt niet met elke autohandelaar apart onderhandeld.

**De heer Jef Van Damme.**- Er is nog geen contact opgenomen met de autohandelaars?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Met enkele grote handelaars wel, maar ik heb daarover geen gedetailleerde informatie.

**De heer Jef Van Damme.**- De timing van de roll-on-roll-off is niet voor binnen vijf jaar, maar voor vrij binnenkort.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- We willen vooruitgaan.

*- Het incident is gesloten.*

## QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "le plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles- Capitale".

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

concernant "l'intégration du projet PIEK dans la politique de livraison en Région bruxelloise".

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.**- Le 20 décembre 2012, le gouvernement a approuvé le projet de plan directeur pour le transport de marchandises dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce document est essentiellement axé sur la question de la distribution urbaine des marchandises.

Le transport de marchandises et la logistique jouent un rôle important dans l'approvisionnement de la Région, et continueront à se développer compte tenu de l'essor démographique attendu lors des prochaines années. Des mesures devront être prises dans le sens d'une création d'espaces logistiques urbains.

Nous regrettons au passage le coup d'arrêt porté au projet BILC (Brussels International Logistic Center), qui répondait très clairement à cette préoccupation. Le Port de Bruxelles est un partenaire privilégié dans les projets à mettre en œuvre pour le transport de marchandises.

La création de centres de distribution urbaine est certes une réponse à une meilleure distribution des marchandises dans la ville et l'avenue du Port présente une situation de premier plan par rapport au centre de la ville. En conséquence, le gouvernement est-il prêt aujourd'hui à défendre un projet qu'il a arrêté il y a quelques années

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "het strategisch plan voor goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

betreffende "de integratie van het PIEK-project in het leveringsbeleid in het Brussels Gewest"

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).**- *Op 20 december 2012 keurde de regering het ontwerp voor een strategisch goederenvervoerplan goed. Het plan beoogt vooral een efficiëntere goederendistributie.*

*Het goederenvervoer en de logistiek zijn van groot belang voor de bevoorrading van het Brussels Gewest en zullen nog aan belang winnen, aangezien er een bevolkingsexplosie op til is. Er zal plaats moeten worden gemaakt voor de logistiek.*

*De MR-fractie vindt het trouwens betreurenswaardig dat het BILC een stille dood is gestorven. Dat project was voor de logistiek bedoeld. De Haven van Brussel is ook een belangrijke partner voor goederentransport.*

*Stedelijke distributiecentra bieden zeker een oplossing voor een efficiëntere bevoorrading van de stad. De Havenlaan, waar het BILC moet komen, is uitstekend gelegen om het stadscentrum te bedienen. Is de regering nu bereid om het BILC als een feniks uit zijn as te laten herrijzen?*

*Voor bepaalde goederen kan palletvervoer overwogen worden. Hoe zit het met de haalbaarheidsstudie die de Haven van Brussel uitvoert? Welke goederen zouden op palletten naar*

moyennant une indemnité de dédit non négligeable ?

Le transport par palettes peut éventuellement être une réponse pour la distribution de certaines marchandises dans la ville. À ce sujet, il serait intéressant de savoir où en est l'étude de faisabilité menée par le Port de Bruxelles et quelles sont les marchandises qui auraient été acheminées par palettes vers notre port.

Le Port de Bruxelles a-t-il préparé un programme d'implantation de centres de distribution urbaine en d'autres points du domaine et quelles en seront les incidences sur le plan budgétaire et délai d'exécution ?

Vu le plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale, le Port, qui se révèle un partenaire important, va-t-il établir un plan détaillé d'implantation de centres de distribution urbaine ? Va-t-il faire revivre, sur le site précédemment destiné au BILC, un centre de distribution urbaine ? Ce serait, selon moi, hautement souhaitable.

Où en est l'étude de faisabilité du transport palettisé ? Quels ont été les marchandises transportées par palettes l'année dernière ? Combien de centres de distribution urbaine seraient-ils susceptibles de voir le jour sur le domaine portuaire, et où en particulier ?

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Articuler la réflexion entre désengorgement de la ville, fluidité des livraisons et lutte contre les nuisances sonores n'est pas un sujet neuf.

Au sein de la politique de régulation des livraisons en zone urbaine, la question de la gestion des nuisances sonores est un élément important. L'idée de livraisons silencieuses pendant les heures creuses, qui constituerait une formule renouvelée de ce qui existait avant-guerre, a été rendu opérationnelle dans le cadre de plusieurs expériences.

Le projet PIEK, né aux Pays-Bas en 1998, est le plus abouti en la matière. Cette année-là, le gouvernement néerlandais a réglementé les

*de haven kunnen worden vervoerd?*

*Heeft de Haven van Brussel een programma voorbereid voor de vestiging van stedelijke distributiecentra? Kunt u de gevolgen voor de begroting en de uitvoeringstermijnen toelichten?*

*Zal de Haven van Brussel een gedetailleerd plan opstellen voor de vestiging van stedelijke distributiecentra? Komt er op het terrein dat voor het BILC was bedoeld een stedelijk distributiecentrum? Ik pleit voor die oplossing.*

*Hoe zit het met de haalbaarheidsstudie over palletvervoer? Welke goederen werden vorige jaar op palletten vervoerd? Hoeveel distributiecentra kunnen zich in het havengebied vestigen? Op welke locaties?*

**De voorzitter.-** Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** De stad onlasten zonder de leveringen in het gedrang te brengen en tegelijkertijd de geluidshinder beperken: dit is geen nieuw onderwerp.

*De reglementering voor de levering van goederen in een stedelijke omgeving besteedt veel aandacht aan geluidshinder. Het idee van stille leveringen in daluren is verschillende keren uitgetest.*

*De Nederlandse regering heeft in 1998 de geluidshinder tijdens nachtelijke leveringen aan de kleinhandel gereglementeerd, met het PIEK-certificaat voor stille distributeurs als resultaat. Het geluid afkomstig van voertuigen en laad- en losmaterieel mag voor het verkrijgen van het*

émissions de bruit durant les livraisons des commerces de détail la nuit. Il en a résulté un projet de certification dénommé PIEK permettant de distinguer les véhicules et les équipements utilisés lors de ces livraisons de nuit qui permettent de respecter un seuil d'émission sonore inférieur à 60dB.

Une méthode d'essai a ensuite été établie par l'organisation néerlandaise de recherche en sciences appliquées TNO pour tester les engins en vue de leur certification. Ce protocole est destiné à définir des méthodes de mesure de sorte que la conformité des nouveaux équipements soit établie au regard des limites fixées par le décret néerlandais.

La certification PIEK a été adoptée dans plusieurs pays comme le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et la Belgique. Tous ces pays utilisent le même protocole d'essai et de certification.

Or, du côté belge, la situation est désarticulée entre les Régions. En 2012, après une expérience concluante qui se déroulait dans sept villes flamandes et qui avait reçu des avis positifs tant des riverains que des entreprises, la Région flamande a lancé le projet PIEK 2, qui vise à élargir le nombre d'entreprises et de communes participant au projet.

Qu'en est-il du côté de la Région bruxelloise ? Nous attendons patiemment le Plan marchandises, ainsi que les dispositions du Plan régional de stationnement.

En matière de nuisances sonores des véhicules et du matériel de chargement et déchargement, la Région s'est dotée d'un vadémécum "Bruit urbain", du Plan bruit et d'un cadre juridique, avec, notamment, l'ordonnance du 1<sup>er</sup> avril 2004 modifiant celle du 17 juillet 1997.

Pour la Région bruxelloise, les livraisons en heures creuses ont plusieurs avantages potentiels : réduction de la consommation de carburant et donc de la pollution, gain de temps, avantages sur le plan de l'organisation, diminution du risque d'accidents de la route autour des magasins situés dans le centre-ville.

Mais de nombreuses questions et inquiétudes demeurent, comme l'a fait remarquer l'Union des classes moyennes (UCM). Comment vont faire les petits indépendants pour intégrer ce type de

certificat de drempel van 60 dB niet overschrijden.

*De Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) heeft een testmethode uitgewerkt met de bedoeling voertuigen van het certificaat te kunnen voorzien.*

*Het PIEK-certificaat is intussen in verschillende Europese landen zoals België, Frankrijk, Duitsland en Engeland geïntroduceerd. Deze landen maken gebruik van hetzelfde test- en certificatieprotocol.*

*In België verschilt de situatie van gewest tot gewest. De Vlaamse regering heeft in 2012 na een positief proefproject in zeven steden, een oproep uitgeschreven voor het vervolgproject PIEK 2. Dit project moet meer bedrijven en gemeenten aansporen in het project in te stappen.*

*Hoe zit het met het Brussels Gewest? We wachten nog altijd op het Goederenvervoerplan en op de bepalingen van het Parkeerplan.*

*Met betrekking tot geluidshinder afkomstig van voertuigen en laad- en losmaterieel heeft het gewest een vademeicum voor wegverkeerslawaai in de stad en een Geluidsplan opgesteld, en met de ordonnantie van 1 april 2004 een juridisch kader gecreeerd.*

*Leveringen tijdens daluren bieden veel voordelen: minder brandstofgebruik en bijgevolg minder pollutie, tijdsinstelling en minder ongevallen in de buurt van winkels, maar ook organisatorisch varen de bedrijven er wel bij.*

*Toch blijven heel wat vragen onbeantwoord. Hoe moeten kleine zelfstandigen in dit systeem stappen? Hoe kan het juridisch kader dat opgelegd wordt door de overheid verzoend worden met het contractueel kader van dit project?*

*Laad-en losmaterieel met een PIEK-certificaat is niet goedkoop en ligt vaak enkel binnen het bereik van warenhuizen.*

*Bovendien wonen kleine zelfstandigen meestal niet in hun handelszaak. Wie zal de bijkomende aanpassingskosten van de wegen voor zijn rekening nemen? Zelfstandigen moeten daar niet via een bijkomende belasting voor opdraaien.*

système ? Comment conjuguer le cadre juridique mis en place par les autorités et le cadre contractuel que demande ce type de formule ?

En termes financiers, cela représente un coût. L'investissement dans du matériel roulant et du matériel de déchargement certifiés PIEK est surtout à portée des grandes chaînes de distribution, comme l'a expliqué un chercheur du Centre de recherches routières qui fut expert dans le cadre du projet PIEK 1.

Au niveau horaire, la plupart des petits indépendants n'habitent plus sur le lieu de livraison comme c'était le cas auparavant. D'autre part, comment le surcoût engendré par l'aménagement spécial des voiries va-t-il se répercuter ? Il ne faudrait pas que cela se finance par une taxe spéciale visant les indépendants.

En outre, la distribution urbaine dépend aussi de toute une série de paramètres, tels que les normes de bruit, qui ne sont pas encore alignés entre les Régions.

Avez-vous pris connaissance de ce programme PIEK ?

La Région a-t-elle discuté de ce programme avec ses interlocuteurs lors de la concertation sur le Plan marchandises ? Une réunion avec tous les acteurs concernés a-t-elle été organisée pour réfléchir à la mise en place d'un programme PIEK bruxellois ?

Vous êtes-vous concertée avec votre homologue de la Région flamande à ce sujet ? La ministre de l'Environnement et vous-même avez-vous demandé à vos administrations respectives de réfléchir à l'établissement d'un programme PIEK bruxellois ? Si oui, quelles mesures le gouvernement a-t-il décidé de mettre en place pour ce faire ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je commencerai par aborder l'étude de faisabilité du transport palettisé.

Le Port de Bruxelles a attribué l'étude de faisabilité du transport palettisé par voie d'eau au groupe interdisciplinaire MOSI-T de la VUB. Cette étude porte sur l'élargissement du transport palettisé à

*Stadsdistributie hangt ook af van tal van andere parameters. De geluidsnormen van de gewesten zijn bijvoorbeeld nog niet op elkaar afgestemd.*

*Bent u op de hoogte van het PIEK-project?*

*Heeft het Brussels Gewest het project besproken tijdens het overleg over het strategisch Goederenvervoerplan? Werd er een vergadering georganiseerd met de betrokken instanties om de invoering van een Brussels PIEK-project te bespreken?*

*Hebt u overlegd met de bevoegde Vlaamse minister? Hebt u in samenwerking met de minister van Leefmilieu uw diensten opgedragen om na te denken over een Brussels PIEK-project? Zo ja, welke maatregelen wil de regering nemen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De Haven van Brussel gaf de interdisciplinaire onderzoeksgrond MOSI-T van de VUB de opdracht een uitvoerbaarheidsstudie te maken inzake de uitbreiding van palletvervoer over het water tot andere goederen dan die welke op dit moment in Brussel worden vervoerd (bouwmaterialen). De resultaten worden verwacht*

d'autres types de marchandises que celles actuellement transportées à Bruxelles (matériaux de construction).

Sont principalement visés les biens de consommation courante pour la distribution dans le centre-ville, grâce à un réseau de points de transbordement dont la localisation optimale doit être déterminée par l'étude.

Une rencontre de benchmarking (analyse comparative et adaptation des meilleures pratiques d'autres acteurs pour améliorer la performance d'un organisme donné) et de benchlearning (apprentissage des meilleures pratiques identifiées par le benchmarking) a eu lieu le 15 février dernier à Lille. Les interviews d'acteurs du transport et de la logistique ont débuté dans la foulée. Les résultats de l'étude sont attendus pour septembre 2013.

Selon les informations dont nous disposons, un peu plus de 4.700 tonnes de blocs de béton auraient été transportées par voie d'eau pour le chantier UP-site. Le ralentissement économique actuel explique le démarrage plus lent que prévu de ce trafic portant sur des stocks importants, et donc longs à écouter.

Le projet PIEK, initié aux Pays-Bas au début des années 2000 et repris dans plusieurs autres pays depuis, fait partie des bonnes pratiques mises en évidence dans de nombreux ouvrages sur le transport de marchandises en ville. Il est donc naturel que cette solution ait été longuement abordée au cours des ateliers organisés dans le cadre de l'élaboration du Plan marchandises.

Enfin, l'administration de Bruxelles Mobilité a été associée au comité d'accompagnement du programme PIEK en Flandre, et des contacts permanents existent entre les administrations des deux Régions.

Le bruit généré par les livraisons est un point central dans cette problématique. Dans un premier temps, il a été convenu avec les distributeurs de travailler via une demande de modification du permis d'environnement de quelques magasins choisis pour leur difficulté d'accès en journée.

Des conditions spécifiques s'inspirant des normes PIEK seront introduites dans ces permis pour autoriser les livraisons plus tôt le matin ou plus tard le soir. Ce processus se fera en concertation avec

in septembre 2013.

*Hierbij denkt men in de eerste plaats aan gebruiksgoederen voor distributie in het stadscentrum via een netwerk van overslagpunten, waarvan de optimale ligging door de studie moet worden bepaald.*

*Volgens onze informatie werden voor de werf van UP-Site iets meer dan 4.700 ton betonblokken over het water vervoerd. De economische vertraging verklaart dat het vervoer van grote voorraden, die dus lang meegaan, trager van start ging dan verwacht.*

*Het PIEK-project is een voorbeeld van goede praktijken op het vlak van het goederenvervoer in de stad. Dit project kwam dan ook ruimschoots aan bod tijdens de workshops in het kader van de uitwerking van het Goederenvervoerplan.*

*Mobiel Brussel werkt samen met het begeleidingscomité van het PIEK-project in Vlaanderen, en de besturen van beide gewesten staan voortdurend in contact met elkaar.*

*Geluidsoverlast door leveringen staat centraal in deze problematiek. Eerst werd met de distributeurs afgesproken om te werken via een aanvraag voor wijziging van de milieuvvergunning van winkels die overdag moeilijk te bereiken zijn.*

*In de vergunningen zullen specifieke voorwaarden, gebaseerd op de PIEK-normen worden opgenomen om leveringen vroeger 's ochtends of later 's avonds mogelijk te maken. Dit gebeurt in overleg met de betrokken gemeenten en de buurtbewoners.*

*Het strategisch plan voor goederenvervoer in het Brussels Gewest voorziet in de oprichting van een structuur voor stedelijke distributie, in samenwerking met de verschillende overheids- en privéactoren.*

*In het plan wordt een algemene distributiestructuur voorgesteld voor de hergroepering van goederen om het aantal kilometer te beperken, evenals het gebruik van schone vervoermiddelen zoals vervoer via waterwegen, met de fiets of de elektrische driewieler voor de laatste kilometer.*

*Om dit voorstel uit te voeren en de locaties voor de distributiestructuren vast te leggen, loopt er een*

les communes concernées et les riverains des magasins sélectionnés.

Le projet de plan stratégique pour le transport de marchandises en Région bruxelloise prévoit la mise en place d'une structure de distribution urbaine, en collaboration avec les différents acteurs publics et privés.

Le plan propose une structure distributive globale visant tant à regrouper les marchandises pour rationaliser les kilomètres parcourus qu'à utiliser des modes de transport plus propres comme la voie d'eau, le vélo ou le tricycle électrique pour le dernier kilomètre.

Pour mettre en œuvre cette proposition et localiser précisément les emplacements des structures distributives, une enquête sur les flux de marchandises est lancée. Il faudra ensuite réaliser un business case.

C'est la Région, à travers l'administration de Bruxelles Mobilité, qui est chargée d'établir cette structure en collaboration avec les acteurs, le Port étant en effet un partenaire privilégié.

Le schéma détaillé de la structure et la localisation des centres de distribution urbaine ne sont donc pas encore arrêtés. Il apparaît néanmoins que certains sites bénéficient d'avantages importants. Il s'agit du centre TIR, seul bâtiment logistique régional d'importance géré par le Port de Bruxelles, qui a aussi l'avantage d'être situé à proximité du centre-ville.

Une affectation logistique a été retenue par le gouvernement pour le site de Schaerbeek Formation. Ce site est accessible tant par la voie d'eau que le chemin de fer et est situé à proximité du ring et de l'aéroport.

La localisation d'un centre de distribution urbaine serait aussi intéressante le long de la voie d'eau au sud de Bruxelles, par exemple au bassin de Biestebroeck.

Actuellement, seul le projet pilote de centre de distribution urbaine Lamilo (Last mile logistics), situé au centre TIR, a démarré. Il doit se dérouler sur deux ans dans le cadre du programme européen Interreg. Il bénéficie d'un cofinancement européen à hauteur de 50%. Bruxelles Mobilité pilote le

*enquête over de goederenstroom. Daarna moet een businesscase worden gerealiseerd.*

*Het is het gewest dat via Mobiel Brussel in samenwerking met de actoren verantwoordelijk is voor het vaststellen van deze structuur. De Haven is hierbij een bevoordeerde partner.*

*Het gedetailleerde schema van de structuur en de ligging van de stedelijke distributiecentra liggen dus nog niet vast. Bepaalde locaties hebben evenwel aanzienlijke troeven, zoals het TIR-centrum.*

*De regering wil de site Schaarbeek-Vorming een logistieke bestemming geven. Dit terrein is bereikbaar via het water en het spoor en ligt vlak bij de Ring en de luchthaven.*

*Ook langs de waterweg ten zuiden van Brussel, bijvoorbeeld bij het Biestebroekbekken, kan een stedelijk distributiecentrum komen.*

*Op dit moment is alleen het proefproject voor het stedelijk distributiecentrum Lamilo (Last mile logistics) in het kader van het Interregprogramma in het TIR-centrum opgestart, onder leiding van Mobiel Brussel, in nauwe samenwerking met de Haven van Brussel.*

projet et travaille pour ce faire en étroite collaboration avec le Port de Bruxelles.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Votre réponse laisse entrevoir que ce projet ne se concrétisera pas dans un temps opératoire de quelques années. Or, la ville évolue. Si des décisions ne sont pas prises rapidement, elles risquent d'être hypothéquées par d'autres projets, qui entreront inexorablement en conflit avec celui-ci.

Par ailleurs, le projet de BILC semble définitivement abandonné comme site potentiellement utilisable pour ce genre de fonctionnalité.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le centre TIR, qui se trouve à côté de la localisation initialement prévue pour le BILC, sera renouvelé et connaîtra une extension.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Il s'agit effectivement d'une ancienne structure.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Celle-ci sera entièrement renouvelée et retravaillée.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Ce projet nous reporte à un futur relativement hypothétique, alors que les besoins de la ville s'inscrivent dans l'urgence et la nécessité d'une certaine forme de proactivité.

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Nous attendons avec impatience votre Plan marchandises.

- *Les incidents sont clos.*

## QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *Uit uw antwoord blijkt dat dit project er pas binnen enkele jaren komt. De stad evolueert echter en als er niet snel beslist wordt, kan dit project in het gedrang komen door andere projecten.*

*Het BILC lijkt ondertussen definitief afgevoerd als site voor dit soort functies.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het TIR-centrum, naast de site waar het BILC gepland was, wordt vernieuwd en uitgebred.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *Dit is inderdaad een oude structuur.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ze wordt helemaal vernieuwd.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *Dat is allemaal verre toekomstmuziek, terwijl er dringend iets moet gebeuren.*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *We wachten vol ongeduld op het Goederenplan.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "l'état des plaques de rues en Région bruxelloise".

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

**Mme Béatrice Fraiteur.**- L'organisation Touring a relevé, par le biais d'une enquête, l'absence de plaques de rue en de nombreux endroits du pays et de notre Région. Selon Touring, la moitié de nos rues et avenues, qu'elles soient régionales ou communales, n'ont plus de plaques indicatrices de leur nom. Nombre d'entre elles sont tout simplement illisibles ou cassées.

Ce premier recensement non exhaustif s'avère interpellant pour notre Région, vu l'image que cette situation pourrait diffuser auprès des nombreux visiteurs venus de l'étranger et de personnes qui ne disposent pas d'un assistant de navigation, piétons, cyclistes ou tout conducteur d'un véhicule non muni d'un gps.

Selon la loi communale, les communes et les villes sont tenues de placer aux endroits appropriés des plaques de rue qui soient visibles, faciles à trouver et lisibles.

Avez-vous pris connaissance de l'enquête de Touring ? Pareil recensement a-t-il été réalisé par les services de voirie régionaux ? Comment la Région veille-t-elle à ce que, sur les voiries régionales, les plaques de rue soient existantes et lisibles ? Un programme d'entretien est-il prévu afin de couvrir tout le territoire de la Région ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Nous n'avons pas connaissance de l'enquête récente réalisée par Touring, mais en 1992, la Région a financé une étude relative à des signalisations spécifiques de repérage, de localisation, de direction et de circulation en Région de Bruxelles-Capitale.

Cette étude comprenait un chapitre sur les plaques de rue et indiquait déjà que ce type de signalisation avait tendance à être négligé (matériel hétéroclite, etc.). Ses auteurs proposaient de viser une standardisation du matériel et une meilleure implantation dans l'espace public. Ils soulignaient également que la problématique des plaques de rue concernait principalement les communes. Aucune

betreffende "de toestand van de straatnaamborden in het Brussels Gewest".

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).**- *Uit een enquête van mobiliteitsorganisatie Touring is gebleken dat nagenoeg de helft van de straten en plaatsen geen straatnaambord meer heeft en dat een groot deel onleesbaar of beschadigd is.*

*Dat is niet goed voor ons imago bij de talrijke buitenlandse bezoekers en personen die niet over een gps beschikken.*

*De steden en gemeenten zijn volgens de Gemeentewet verplicht straatnaamborden aan te brengen die duidelijk zichtbaar, gemakkelijk te vinden en goed leesbaar zijn*

*Hebt u de resultaten van de enquête van Touring geanalyseerd? Hebben de gewestelijke diensten een soortgelijk onderzoek uitgevoerd? Is er een programma voor het onderhoud van de straatnaamborden?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Wij hebben geen weet van de enquête van Touring.*

*In 1992 financierde de regering een studie over de specifieke signalisatie voor plaatsbepaling, lokalisering, richtingaanwijzing en verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die studie bevatte een hoofdstuk over de straatnaamborden en gaf reeds aan dat dit soort signalisatie vaak wordt verwaarloosd. De auteurs pleitten voor een standaardisering van het materiaal en een betere plaatsing in de openbare ruimte.*

*De studie onderstreepte ook het feit dat de*

suite concrète n'a donc été donnée au niveau régional en la matière.

La Région estime que cette compétence relève du pouvoir communal qui doit mettre tous les moyens en œuvre pour assurer l'entretien, le renouvellement et l'adaptation de ces plaques de rue. Aucune concertation avec les communes n'est envisagée à ce jour.

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

**Mme Béatrice Fraiteur.**- Cette réponse est désolante. Puisque l'étude date de 1992, Il y a donc prescription !

La Région ne serait donc pas compétente pour le placement des plaques des rues, également sur les voiries régionales...

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- C'est exact.

**Mme Béatrice Fraiteur.**- En êtes-vous sûre, ou s'agit-il d'une interprétation ? La Région ne pourrait-elle inciter les communes à intervenir ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Devant votre insistance, je vérifierai une seconde fois.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "le projet pilote des motos-taxis".

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

**Mme Gisèle Mandaila.**- Il y a un an, on vous interrogait sur le projet pilote de transport rémunéré de personnes par moto. Ce projet portait sur 13 motos réparties entre 7 exploitants. Le client pouvait utiliser ce type de transport, soit en le

problematiek van de straatnaamborden voornamelijk betrekking had op de gemeenten. Op gewestelijk niveau is er dus geen gevolg geven aan de studie.

Het gewest oordeelt dat het de taak van de gemeenten is om de straatnaamborden te onderhouden, te vernieuwen en aan te passen en overweegt dan ook geen overleg met de gemeenten.

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** (*in het Frans*).- Uw antwoord ontgoochelt mij. De studie uit 1992 is ondertussen volledig achterhaald!

Als ik het goed begrepen heb, is het gewest niet bevoegd voor de plaatsing van straatnaamborden, zelfs niet op de gewestwegen.

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur** (*in het Frans*).- Bent u daar zeker van? Kan het gewest de gemeenten aanmoedigen om daar iets aan te doen?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- Ik zal dat nog eens controleren.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "het proefproject met de taximotoren".

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila** (*in het Frans*).- Een jaar geleden kreeg u een vraag over een proefproject met motortaxi's. Aan het project nemen zeven taxibedrijven met dertien moto's deel. Klanten kunnen een motortaxi reserveren of er een

réservant auprès d'un des exploitants, soit en le hélant en rue. L'exploitant devait fournir au client les vêtements de sécurité obligatoires dans les meilleures conditions hygiéniques possibles. Le tarif, égal ou supérieur au tarif des taxis traditionnels, était laissé à la discrétion des exploitants.

Ce projet inclus à votre plan stratégique pour les taxis ("Un taxi pour l'avenir"), devait s'étendre sur une période de deux ans.

Un an après, une évaluation à mi-parcours a-t-elle été réalisée ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ?

Comment les clients qui hèlent les motos-taxis en rue peuvent-ils enfiler les vêtements de sécurité obligatoires ?

Quelle est la politique de tarifs appliquée à l'heure actuelle ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Une réunion a été organisée ce 21 mars 2013 avec les participants au projet pilote afin de procéder à son évaluation. Les motos-taxis connaissent un début difficile. Seul un nombre limité de courses a été réalisé jusqu'à présent.

Les chauffeurs peuvent transporter avec eux un équipement de taille unique.

Il n'y a pas de politique des tarifs en ce qui concerne les motos-taxis. Les exploitants sont libres de fixer leurs tarifs, tant que ces derniers sont égaux ou supérieurs aux tarifs appliqués par les taxis.

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

**Mme Gisèle Mandaila.**- Ne faudrait-il pas réguler les tarifs ? Cette question a-t-elle été abordée lors de la réunion du 21 mars ? Il serait risqué de laisser les exploitants libres de fixer ces tarifs. Pourquoi n'ont-ils pas été alignés sur ceux des taxis ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Parce qu'il s'agit d'un projet pilote. Nous n'avons pas voulu

*nemen op straat. De uitbaters moeten klanten schone beschermingskledij geven. Het tarief mogen ze naar eigen goeddunken bepalen. Het proefproject zou twee jaar duren.*

*Heeft er al een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden? Wat zijn de conclusies?*

*Hoe kunnen klanten die een motortaxi op straat tegenhouden verplichte veiligheidskledij aantrekken?*

*Kunt u de tarieven toelichten?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Op 21 maart 2013 vond er een evaluatievergadering plaats met de deelnemers aan het proefproject, dat een moeizame start kent.*

*De chauffeurs kunnen enkel veiligheidskledij in één maat meenemen.*

*De uitbaters mogen de tarieven naar eigen goeddunken bepalen, als die maar in overeenstemming zijn met de tarieven van de taxi's.*

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).**- *Zou het niet beter zijn om tarieven vast te leggen? Werd daarover gesproken tijdens die vergadering?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Er zijn geen vaste tarieven, omdat het een*

arrêter toutes les décisions afin de conserver une marge de manœuvre en fonction des résultats de l'expérience. De toute façon, les exploitants n'ont pas de réel intérêt à augmenter exagérément leurs tarifs. Par ailleurs, nous avons dû tranquilliser le secteur des taxis automobiles, raison pour laquelle les motos-taxis ne pouvaient pratiquer de tarifs inférieurs à ceux-ci.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA**

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

**concernant "le dispositif de déneigement des aiguillages des lignes de trams du réseau de la STIB".**

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

**Mme Gisèle Mandaila.**- Le mardi 12 mars 2013, la ligne de tram 25 à hauteur de l'avenue Buyl et la ligne de tram 62 ont été fortement perturbées, ce qui a occasionné de longues minutes de retard. La raison invoquée était le gel des aiguillages.

Pourtant, la baisse de température et les chutes de neige avaient été annoncées durant le week-end précédent et l'on conseillait aux automobilistes d'emprunter les transports en commun plutôt qu'utiliser la voiture.

Comment encourager les usagers de la route à laisser leur voiture au profit des transports en commun, si ceux-ci ne sont pas efficaces, particulièrement durant les périodes d'intempéries.

Pourquoi des précautions n'ont-elles pas été prises pour éviter le gel des aiguillages sur les lignes de trams, en particulier sur les lignes 25 et 62, alors qu'une période de gel était annoncée depuis des semaines ?

Des perturbations ont-elles été signalées sur d'autres lignes que les lignes 25 et 62 ?

*proefproject is. We willen de resultaten van het project afwachten. In elk geval hebben de uitbaters er geen belang bij om hun tarieven aanzienlijk te verhogen. Er mogen overigens geen lagere tarieven worden aangerekend voor motortaxi's dan voor reguliere taxi's.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA**

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

**betreffende "het systeem voor het sneeuwvrij maken van de wissels van de tramlijnen van het MIVB-net".**

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).**- *Op 12 maart 2013 werden tramlijnen 25 en 62 ernstig verstoord omdat de wissels bevroren waren, wat tot vertraging leidde.*

*De vrieskou en sneeuwval waren nochtans aangekondigd en automobilisten hadden de raad gekregen om het openbaar vervoer te gebruiken.*

*Hoe kunt u automobilisten stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken als dat totaal inefficiënt is bij winterweer?*

*Waarom werden er geen voorzorgen genomen om het bevriezen van wissels te vermijden?*

*Werd ook het verkeer van andere tramlijnen verstoord?*

*Welk systeem hanteert de MIVB om haar netwerk sneeuwvrij te maken?*

Qu'en est-il du dispositif de déneigement sur l'ensemble du réseau de la STIB ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Suite à l'annonce d'importantes chutes de neige durant la nuit du 11 au 12 mars et durant la matinée du 12 mars, la STIB a mis en place le dispositif préventif maximum renforcé de son plan hivernal.

Il s'agit des mesures suivantes :

- dix trams ainsi qu'un chasse-neige ont circulé à vide durant toute la nuit afin d'empêcher le gel de bloquer les aiguillages ;

- douze équipes ont été chargées de dégeler les aiguillages qui ne sont pas équipés d'un système de chauffage intégré, avec une attention particulière pour les carrefours les plus importants ;

- un épandage préventif a été effectué dans les dépôts de bus ainsi qu'aux endroits critiques et stratégiques du réseau ;

- les effectifs du dispatching des trams ont été renforcés ;

- des véhicules supplémentaires, équipés de matériel de déneigement (sel, pelles, etc.), ont assuré des interventions d'urgence sur le réseau ;

- du personnel administratif et d'encadrement a été requis pour intervenir sur le terrain.

Ce dispositif concerne les réseaux de bus et de tram directement touchés par les chutes de neige. Comme annoncé par la STIB via ses canaux d'information et via la presse, le réseau de métro n'a pas été perturbé par les chutes de neige et a circulé normalement. Contrairement à ce que vous affirmez, le maximum a été mis en œuvre dans ce dispositif préventif.

Comme je l'ai déjà souligné dans ma réponse à une question écrite de Mme Teitelbaum, les perturbations sur le réseau des trams ne sont pas causées par les aiguillages, mais par l'accumulation de neige dans les aiguillages durant la nuit et également par le passage des voitures qui les enneigent.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Na de aankondiging van zware sneeuwval op 11 en 12 maart heeft de MIVB haar winterplan geactiveerd.*

*Dit omvat volgende maatregelen:*

- tien lege trams en een sneeuwruimer rijden heel de nacht rond om te voorkomen dat de wissels vastvriezen;*

- op strategische plaatsen moeten twaalf teams de wissels zonder geïntegreerd verwarmingssysteem ontgooien;*

- in de remises van de bussen en op strategische plaatsen van het netwerk wordt preventief gestrooid;*

- de dispatching van de trams wordt versterkt;*

- voor nood gevallen zijn er extra voertuigen en teams om het netwerk sneeuw- en ijsvrij te houden;*

- administratief personeel wordt opgevorderd.*

*Het metronet heeft normaal gefunctioneerd. De preventieregeling geldt voor bussen en trams. De MIVB heeft wel degelijk alles in het werk gesteld om preventief op te treden.*

*De storingen op het tramnet zijn niet veroorzaakt door de wissels, maar door de opeenhoping van sneeuw tijdens de nacht, die nog verergerd werd door auto's die sneeuw opwierpen.*

*Ondanks de aanzienlijke inspanningen van de MIVB is het in dergelijke omstandigheden niet gemakkelijk om alle 728 wissels van het tramnet in dienst te houden.*

*Twee van de achttien lijnen werden inderdaad tijdelijk stilgelegd: lijn 62 om de exploitatie van lijnen 7 en 25 te kunnen garanderen en lijn 97 ten bate van lijn 82. Op alle lijnen waren er vertragingen.*

Dans de telles circonstances, il n'est pas toujours aisé de maintenir en service les 728 aiguillages du réseau des trams, malgré tous les efforts et le travail considérable des équipes de la STIB.

Effectivement, deux lignes sur les 18 lignes du réseau de tram ont été temporairement suspendues. La ligne 62 a été suspendue pour maintenir l'exploitation des lignes 7 et 25, et la ligne 97 a été temporairement déviée vers le terminus Drogenbos Château pour maintenir l'exploitation de la ligne 82. De manière générale, des retards ont été enregistrés sur tout le réseau de trams.

Le 12 mars, le dispatching des trams a géré 520 incidents. En cours de journée, les chutes de neige se sont arrêtées, le réseau a ainsi pu être rétabli dans le courant de l'après-midi, et maintenu en service grâce à une mobilisation renforcée et continue des équipes de la STIB jusqu'au matin du mercredi 13 mars.

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

**Mme Gisèle Mandaila.-** Vous dites que les problèmes du 12 mars étaient dus à la neige dans les aiguillages. Or, ce matin-là, en route vers l'école, mon fils et moi avons attendu pendant deux heures alors qu'il ne neigeait plus. Lorsque j'ai téléphoné la STIB pour demander ce qui se passait sur la ligne 25, on m'a répondu que le problème était dû au gel des aiguillages, ce qui équivaut pour moi à l'accumulation de neige.

Par ailleurs, ne pourrait-on englober dans les lieux stratégiques dont vous parliez le carrefour avec l'avenue Buyl qui permet de faire la jonction avec l'avenue Louise et l'Université libre de Bruxelles ?

En tout état de cause, il y eut de fortes perturbations sur cette ligne ce jour-là, et aucune information ne fut délivrée à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

*Op 12 maart werden bij de dispatching 520 incidenten gemeld. In de loop van de dag stopte het met sneeuwen en kon de dienstverlening geleidelijk aan hersteld worden. De MIVB bleef daarvoor extra personeel inzetten tot de ochtend van 13 maart.*

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

**Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).-** U zegt dat de problemen waren veroorzaakt door sneeuw in de wissels. Ik heb die ochtend twee uur staan wachten op een tram, terwijl het niet meer sneeuwde. Toen ik de MIVB belde, kreeg ik te horen dat de wissels waren bevroren, wat volgens mij wordt veroorzaakt door de sneeuwophoping.

*Kan het kruispunt van de Buylaan niet worden toegevoegd aan de strategische plaatsen waarover u het had?*

*De dienstregeling was alleszins ernstig verstoord en de reizigers werden helemaal niet geïnformeerd.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

concernant "les repas halal à la STIB".

**QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE**

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

concernant "la présence d'un dépôt de chantier, en voirie régionale, en plein cœur de la Porte Louise, haut lieu du commerce de luxe de la Capitale".

**QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE**

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

concernant "l'utilisation intempestive des lampadaires des artères régionales comme support publicitaire".

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

concernant "les activités illégales de transport de personnes aux abords de la gare du Midi".

**QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS**

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

**REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "het halal eten bij de MIVB".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE**

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

betreffende "de aanwezigheid van een werfdepot op de gewestweg vlak bij het Louizaplein, centrum van luxehandel".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE**

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

betreffende "het veelvuldig gebruik van de lantaarnpalen op de gewestwegen voor reclame".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

betreffende "de illegale praktijken inzake personenvervoer rond het Zuidstation".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS**

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS,**

concernant "les quotas de PV à la STIB".

**QUESTION ORALE 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 "la rénovation du Pont Marchant à  
Anderlecht".

**QUESTION ORALE DE MME MARTINE  
PAYFA**

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

concernant "un chantier de Vivaqua menaçant  
l'état sanitaire des arbres de l'avenue Louise".

**M. le président.-** Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,**

betreffende "de quota inzake pv's bij de  
MIVB".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de renovatie van de  
Marchantbrug in Anderlecht".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
MARTINE PAYFA**

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

betreffende "de werken van Vivaqua die de  
gezondheid van de bomen op de Louizalaan  
bedreigen".

**De voorzitter.-** De mondelinge vragen worden naar  
een volgende vergadering verschoven.