



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 11 DECEMBER 2013**

**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 11 DÉCEMBRE 2013**

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Céline Delforge	7
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelings-samenwerking,	
betreffende "het voorstel van een NMBS-baas inzake het Brussels spoornet".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	7
betreffende "de alternatieven via het spoor die de NMBS-Holding onlangs voorgesteld heeft om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	7
betreffende "de vooruitgang bij de contacten en onderhandelingen met de federale regering inzake het meerjaarlijks investeringsplan van de NMBS".	
- van mevrouw Céline Delforge	7
tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelings-samenwerking,	
betreffende "de vragen van het Brussels Gewest aan de NMBS in het kader van haar investerings- en vervoersplannen".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Céline Delforge	7
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,	
concernant "la proposition d'un patron du groupe SNCB en matière de réseau ferroviaire à Bruxelles".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	7
concernant "les alternatives ferroviaires présentées récemment par la SNCB-Holding pour délester la jonction Nord-Midi".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	7
concernant "l'avancement des contacts et négociations avec le Gouvernement fédéral dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements de la SNCB".	
- de Mme Céline Delforge	7
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,	
concernant "les demandes de la Région bruxelloise à la SNCB dans le cadre de ses plans d'investissement et de transport".	

<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</i> 14 mevrouw Sophie Brouhon, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Philippe Close, de heer Rudi Vervoort, minister-president, mevrouw Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, de heer Philippe Pivin.	<i>Discussion conjointe – Orateurs :</i> 14 Mme Sophie Brouhon, Mme Annemie Maes, Mme Cécile Jodogne, M. Philippe Close, M. Rudi Vervoort, ministre-président, Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, M. Philippe Pivin.
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 31 tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de situatie van de bushokjes en de indicatoren van de real-time wachttijd op het MIVB-net".	- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 31 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la situation des abribus et des indicateurs d'attente en temps réel sur le réseau de la STIB".
<i>Bespreking – Sprekers:</i> 34 de heer Aziz Albishari, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel. - van mevrouw Cécile Jodogne 37 tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de onrustwekkende verslechtering en de ernstige mobiliteitsproblemen die de sluiting van de Albertbrug zou veroorzaken".	<i>Discussion – Orateurs :</i> 34 M. Aziz Albishari, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari, Mme Anne-Charlotte d'Ursel. - de Mme Cécile Jodogne 37 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la dégradation inquiétante et les graves problèmes de mobilité qu'entraînerait la fermeture du pont Albert".
<i>Bespreking – Sprekers:</i> 41 mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne. - van mevrouw Viviane Teitelbaum 45 tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	<i>Discussion – Orateurs :</i> 41 Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne. - de Viviane Teitelbaum 45 à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

betreffende "de bescherming van de Havenlaan".		concernant "le classement de l'avenue du Port".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	47	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	47
- van de heer Aziz Albishari	51	- de M. Aziz Albishari	51
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitbreiding van het platform 'Fix My Street' tot incidenten met bomen in de openbare ruimte".		concernant "l'extension de la plate-forme Fix My Street aux incidents relatifs aux arbres dans l'espace public".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Aziz Albishari.</i>	53	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari.</i>	53
- van mevrouw Sophie Brouhon	54	- de Mme Sophie Brouhon	54
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de heraanleg van het Schumanplein".		concernant "le réaménagement de la place Schuman".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Sophie Brouhon.</i>	56	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Sophie Brouhon.</i>	56
MONDELINGE VRAGEN	58	QUESTIONS ORALES	58
- van de heer Jef Van Damme	58	- de M. Jef Van Damme	58
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de uitvoering van de		concernant "l'application de l'ordonnance	

ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".	
- van mevrouw Gisèle Mandaila 62	- de Mme Gisèle Mandaila 62
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de vertraging op de lijnen 7 en 25".	concernant "le retard sur les lignes 7 et 25".
- van de heer Vincent De Wolf 63	- de M. Vincent De Wolf 63
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,
betreffende "de instructie aan de gemeenten om tegen 1 januari 2014 parkeer-retributiereglementen aan te nemen".	concernant "la consigne aux communes d'adopter, pour le 1^{er} janvier 2014, des règlements-redevances de stationnement".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, OPENBARE NETHEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "het voorstel van een NMBS-baas inzake het Brussels spoornet".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de alternatieven via het spoor die de NMBS-Holding onlangs voorgesteld heeft om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "de vooruitgang bij de contacten en onderhandelingen met de federale regering inzake het meerjaarlijks investeringsplan van de NMBS".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la proposition d'un patron du groupe SNCB en matière de réseau ferroviaire à Bruxelles".

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "les alternatives ferroviaires présentées récemment par la SNCB-Holding pour délester la jonction Nord-Midi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "l'avancement des contacts et négociations avec le Gouvernement fédéral dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements de la SNCB".

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS

**BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING,
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN,
OPENBARE NETHEID EN ONTWIK-
KELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de vragen van het Brussels
Gewest aan de NMBS in het kader van haar
investerings- en vervoersplannen".**

De voorzitter.- De commissie heeft beslist om alle
interpellaties betreffende de NMBS samen te
voegen.

Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar
interpellaties.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Op het
vlak van mobiliteit blijft het gewest met een groot
probleem kampen. De vervoerinfrastructuur die het
minst wordt gebruikt in Brussel, is het spoor. Ons
gewest beschikt nochtans over een vrij dicht
spoor netwerk, maar dat wordt zeer slecht bediend.
Heel wat treinen stoppen 's avonds en tijdens het
weekend niet in de Brusselse stations.*

*Mijn eerste interpellatie heb ik reeds in april
ingediend en heeft betrekking op het voorstel van
de NMBS-Holding om een intra-Brussels treinnet te
creëren op de bestaande sporen om de
dienstverlening voor de Brusselaars te verbeteren.
Dat voorstel is bijzonder interessant, ook al gaat
het vooral om de verbetering van de verbinding met
Zaventem, wat niet helemaal aansluit bij de
voorstellen van Ecolo voor een Brussels treinnet.*

*Heeft de Brusselse regering dat voorstel
bestudeerd?*

*Wat waren de resultaten van uw ontmoeting met de
NMBS over haar meerjarig investeringsplan? Hoe
ver staat de opmaak van dat plan?*

*Zullen de GEN-treinen eveneens worden ingezet
om de intra-Brusselse verbindingen te verbeteren?
De infrastructuur wordt momenteel sterk
onderbenut. Slechts 1% van de verplaatsingen in
Brussel gebeurt met de trein, wat heel weinig is in
vergelijking met de omvang van de
spoorinfrastructuur in ons gewest.*

Volgens het investeringsplan zal de NMBS

**LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET
SITES, DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT,**

**concernant "les demandes de la Région
bruxelloise à la SNCB dans le cadre de ses
plans d'investissement et de transport".**

M. le président.- La commission a décidé de
joindre l'ensemble des interpellations relatives à la
SNCB.

La parole est à Mme Delforge pour ses
interpellations.

Mme Céline Delforge.- La question de la mobilité
et du maillage est un problème de taille dans notre
Région. L'un des outils les plus oubliés ou les
moins exploités de l'infrastructure de transports
dont dispose Bruxelles est le train.

En effet, notre Région est extrêmement bien
maillée en termes d'infrastructures, mais
malheureusement très mal desservie. De
nombreuses gares bruxelloises ne voient que très
rarement, voire pas du tout, s'arrêter des trains en
soirée et le week-end.

Ma première interpellation sur le sujet, qui date
déjà du mois d'avril, portait sur la proposition de
l'administrateur délégué de la SNCB-Holding de
créer une ceinture ferroviaire intrabrugeoise sur
les infrastructures existantes, afin d'augmenter la
desserte au service des Bruxellois. Cette
proposition est intéressante, bien qu'elle prévoie
l'amélioration de la desserte vers Zaventem, ce qui
ne coïncide pas exactement avec les propositions
du groupe Ecolo en matière de réseau ferré
bruxellois. Nous n'avons malheureusement pas eu
l'occasion de la traiter sérieusement à l'époque.

Le gouvernement bruxellois a-t-il eu l'occasion de
se pencher sur cette proposition inédite ?

Quels furent les résultats de la rencontre avec la
SNCB dans le cadre du plan pluriannuel
d'investissement (PPI) de la SNCB et d'Infrabel ?
Où en est l'élaboration de ce PPI ?

Les trains du RER, qui circuleront un jour dans

450 miljoen euro in Brussel investeren. Op welke manier zullen die investeringen de mobiliteit verbeteren? Wanneer zullen de werkzaamheden plaatsvinden?

Welke haltes zijn er vastgelegd? Welke stations worden gerenoveerd?

De NMBS heeft gisteren haar nieuw vervoersplan voorgesteld. Het aantal treinkilometers zou hetzelfde blijven, maar de treinen zouden iets minder snel rijden. Volgens sommige media zou het aantal treinen en de frequentie dalen, wat slecht is voor de dienstverlening.

Wat zal er in Brussel gebeuren? Sommige stations worden enkel op weekdagen bediend tijdens de spitsuren. Als de frequentie op bepaalde lijnen wordt verminderd, zal dat negatieve of positieve gevolgen hebben voor de huidige ondermaatse bediening?

Hoe zit het met de haltes die al aangelegd zijn, maar nog niet worden bediend, zoals het Arcadenstation in Bosvoorde? Zullen hier binnenkort treinen stoppen zonder dat op het GEN wordt gewacht?

Zullen er eindelijk tijdens het weekend en 's avonds treinen stoppen in de stations die slecht worden bediend, zodat de investeringen van de NMBS, die op federaal niveau wordt gefinancierd en dus ook door Brussel, niet alleen de pendelaars, maar ook de Brusselaars ten goede komen? De pendelaars hebben er overigens ook baat bij als de NMBS hen dichterbij hun bestemming in Brussel brengt en zij niet meer hoeven over te stappen op de oververzadigde lijnen van de MIVB.

Het is belangrijk dat de regering haar standpunt duidelijk maakt. Het Brussels Gewest verdient een betere bediening. Er is geen reden waarom wij op ons grondgebied spoorlijnen zouden aanvaarden, als de treinen niet stoppen op de plaatsen waar die lijnen voorbijkomen. In dat geval vormen die spoorlijnen enkel een overlast.

notre Région, serviront-ils également à améliorer la desserte intrabrugeoise ? Celle-ci est actuellement victime d'une incroyable sous-exploitation des infrastructures existantes, puisque seul 1% des déplacements effectués dans notre Région est dû aux chemins de fer, ce qui est sans commune mesure avec la taille de l'infrastructure ferroviaire de notre Région.

Les investissements prévus dans le cadre du PPI sur le territoire de notre Région, qui sont évalués à 450 millions d'euros, vont-ils réellement améliorer notre mobilité ? Quel est le calendrier de ceux-ci ?

Quelles sont les haltes qui sont programmées ? Quelles sont les gares qui seront rénovées ? Il faut voir l'état de certaines haltes à Bruxelles : on n'y trouve pas le moindre panneau d'indication et, quand un train arrive, il est impossible de savoir de quel train il s'agit et où il va, sauf lorsqu'un message est diffusé dans un vieux haut-parleur crachotant.

La SNCB a présenté hier un plan d'exploitation expliquant quand et où vont circuler les trains. Le nombre de kilomètres par train serait stable. Nous avons tous entendu parler dans la presse de trains qui devraient rouler moins vite. Certains médias ont aussi expliqué que l'amplitude et la fréquence des trains feraient les frais de ce nouveau plan de transport. Ce n'est pas très bon en termes d'offre de services.

Que va-t-il se passer à Bruxelles ? Une série de gares n'y sont déjà desservies que pendant les heures de pointe ou de jour, uniquement pendant la semaine. Si l'on diminue l'amplitude et la fréquence des trains sur certaines lignes, cela affectera-t-il de manière négative ou positive la faible desserte actuelle ?

Qu'en est-il des haltes déjà réalisées mais pas encore exploitées, comme la gare des Arcades à Boitsfort, où tout est prêt pour accueillir un train mais pas un ne s'y arrête ? De l'herbe commence à y pousser entre les dalles ! A-t-on une chance de voir rapidement des trains s'y arrêter, sans devoir attendre les calendes grecques ou le RER ?

Les gares qui sont mal desservies vont-elles enfin voir s'arrêter des trains le week-end et le soir, afin que la SNCB, qui est financée au niveau fédéral, donc également par les Bruxellois, serve aussi aux

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Nu de NMBS eindelijk eens interesse toont voor Brussel, moeten we haar voorstellen zeker bespreken.*

Mijn interpellatie heb ik overigens al in april ingediend, toen Le Soir het plan van NMBS-baas Jannie Haek voor de verbetering van de Brusselse mobiliteit voorstelde.

Dat plan, dat werd toegelicht bij de voorstelling van het investeringsplan voor 2013-2025 van de NMBS, is bedoeld om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.

Daartoe zal, ten eerste, een verbinding worden gemaakt tussen spoorlijnen 26 en 28, die Brussel doorkruisen. Daardoor zullen ze samen een lus vormen rond het centrum. Ten tweede wordt er een nieuwe spoorwegtunnel gegraven van Vorst naar het noorden van Schaarbeek.

Ik was verbaasd over die voorstellen, omdat ze niet in het ontwerp van investeringsplan stonden, dat in januari voor advies werd voorgelegd aan de gewestelijke overheden. We hadden overigens al aangestipt dat er in dat investeringsplan hoegenaamd geen rekening wordt gehouden met de

Bruxellois et pas seulement aux navetteurs ? Les navetteurs aussi verraient un bénéfice si la SNCB les amenait à meilleur port dans Bruxelles plutôt que les rabattre sur les lignes sursaturées de la STIB.

Il est très important pour notre gouvernement de se faire entendre. Nous nourrissons certaines inquiétudes quand nous entendons que la nouvelle gare succédant à la gare rénovée de Charleroi pourrait être financée par la SNCB et non par Infrabel, alors que la SNCB est censée s'occuper de l'exploitation avant tout.

Je suis relativement inquiète pour notre Région qui mérite une meilleure desserte, qui en a besoin, et qui n'a aucune raison d'accueillir sur son territoire des infrastructures sous-exploitées. Une infrastructure ferrée qui est utilisée, c'est un bien. Une infrastructure ferrée qui ne dessert pas les endroits par où elle passe, c'est une nuisance. Je préfère le service à la nuisance.

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

M. Hervé Doyen.- Pour une fois que la SNCB s'intéresse à Bruxelles, nous ne pouvons manquer l'occasion de saisir au bond les propositions qu'elle nous fait et d'en discuter entre nous.

Cette interpellation date d'avril dernier. Depuis lors, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et beaucoup de trains au-dessus !

En avril dernier, le quotidien Le Soir a relayé la présentation d'un plan préparé par M. Jannie Haek, l'administrateur délégué de la SNCB-Holding, pour "améliorer la mobilité à Bruxelles".

Dévoilé à l'occasion de la présentation du Plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025 du groupe SNCB au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, ce plan vise à délester la jonction Nord-Midi et se décline en deux projets.

En premier lieu, il réalisera la jonction des lignes 26 et 28 qui traversent Bruxelles afin de les réunir en une seule boucle contournant les quartiers du centre. Le second projet est radicalement différent et vise à creuser un tunnel ferroviaire majeur entre Forest et le nord de Schaarbeek.

eisen van het Brussels Gewest. Dat de NMBS later maatregelen aankondigde om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten, is een goede zaak.

Bijna iedereen is tegen de aanleg van de nieuwe treintunnel, die 1,5 miljard euro zou kosten, terwijl de investering van 600 miljoen voor de voltooiing van het Brusselse gedeelte van het GEN wordt uitgesteld.

Het aansluiten van spoorlijnen 26 en 28 op elkaar strookt wel met de doelstellingen van het Brussels Gewest, dat altijd voorstander is geweest van een efficiënter gebruik van de spoorlijnen.

Tot twee keer toe bezorgde voormalig minister-president Picqué de Brusselse eisenbundel formeel aan de NMBS en de federale minister van Overheidsbedrijven. Het Brussels Gewest pleit voor een Brussels spoorwegnet dat voordelig is voor zowel Brusselaars als pendelaars, onder meer door de Noord-Zuidverbinding te ontlasten en het aanbod op andere Brusselse spoorlijnen uit te breiden.

Die maatregel beschouwen we niet als een zoethouder om ons te doen vergeten dat het GEN wordt uitgesteld, maar als een uitbreiding van het aanbod. Bovendien kost hij niet veel en kan hij vrij gemakkelijk worden uitgevoerd. Op die manier wordt het aanbod van de NMBS wat uitgebreid voor Brusselaars en pendelaars. Er is trouwens een schrijnend gebrek aan openbaar vervoer met een hoge capaciteit. De uitbreiding van de spoorlijnen moet het mogelijk maken om de luchthaven van Zaventem beter aan te sluiten op de bedrijventerreinen in Zaventem en Diegem.

Bovendien zou de MIVB op die manier enigszins worden ontlast en kan ze de toename van het aantal passagiers beter verwerken. Zo belanden we weer bij het debat over de rol van de openbare vervoersmaatschappijen: de NMBS wordt verondersteld om mensen van en naar andere steden te vervoeren, terwijl de MIVB het openbaar vervoer in het Brussels Gewest op zich neemt. Met de uitbreiding van het spoorwegaanbod evolueren we echter in de richting van een geharmoniseerd mobiliteitsbeleid met uniforme tarieven.

Wat vindt u van de twee voorstellen die voormalig gedelegeerd bestuurder Karel Vinck heeft gedaan om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten?

Ces suggestions nous ont étonnés puisque jusqu'alors, elles ne figuraient pas au projet de PPI reçu en janvier dernier et soumis à l'avis des autorités régionales. En séance plénière, nous avons d'ailleurs déjà regretté que le PPI présenté par le niveau fédéral ne tienne aucunement compte des revendications de la Région bruxelloise, notamment à l'encontre de la décongestion de la jonction Nord-Midi. Le fait que la SNCB dévoile des pistes de solution dans ce sens est donc un signe positif.

Concernant la construction d'un nouveau tunnel ferroviaire, si l'on en croit le minidébat qui avait eu lieu à chaud en séance plénière à la suite des questions d'actualité, et le défilé des communiqués de presse, commentaires sur facebook et autres tweets, tout le monde s'accordait à couper court à cette idée d'un montant de 1,5 milliards d'euros, considérée comme absurde, alors que les 600 millions d'euros prévus pour l'achèvement du RER bruxellois étaient reportés.

En revanche, le renforcement des lignes 26 et 28 et leur transformation en une véritable boucle ferroviaire entre davantage dans les objectifs de la Région bruxelloise qui a toujours préconisé la meilleure exploitation des lignes ferroviaires existantes à l'intérieur de la capitale.

À deux reprises, l'ancien ministre-président a ainsi formellement fait part de ses revendications à la SNCB et au ministre en charge des Entreprises publiques, en vue du développement d'une stratégie ferroviaire sur son territoire, au profit des Bruxellois et des travailleurs non bruxellois, notamment en privilégiant les options renforçant l'offre sur les autres liaisons nord-sud que la jonction Nord-Midi, dont les lignes 26 et 28.

Nous ne voulons pas considérer cette solution comme un remède palliatif destiné à nous faire avaler la pilule du retard accusé par la construction du RER. Au contraire, nous la voyons comme une offre complémentaire. Son faible coût et sa mise en œuvre relativement aisée permettront de donner une bouffée d'oxygène aux navetteurs et aux Bruxellois en leur proposant une offre de mobilité supplémentaire, rapide et performante, d'autant plus qu'une offre de transport public à haut débit fait cruellement défaut sur cet axe de la capitale. Cela permettrait de relier aisément l'aéroport de Bruxelles-National en passant par les zonings et

Wat is het standpunt van de MIVB over de creatie van een spoorweglus met lijnen 26 en 28 en de eventuele uitbreiding van het aanbod op die lijnen? Wat is de stand van zaken? Hebt u een idee van de kostprijs voor de uitbreiding van die lijnen en hun aansluiting op elkaar? Weet u iets meer over de toekomstige exploitatie van die lijnen?

Kunt u meer zeggen over de onderhandelingen over de invoering van een uniform tarievensysteem?

De NMBS moet dringend aandacht besteden aan de mobiliteit van Brusselaars en pendelaars binnen het Brussels Gewest. Zolang de NMBS zich blind staart op het idee-fixe dat ze enkel passagiers van en naar andere steden moet vervoeren, zal er niets veranderen.

Er werden miljoenen geïnvesteerd in de renovatie van het treinstation Brussel-West, waar er amper treinen stoppen. De MIVB besteedde handenvol geld aan de uitbreiding van de capaciteit van het propvolle metrostation Simonis, terwijl vlak ernaast een totaal onbekend treinstation ligt.

Het ontbreekt in Brussel niet aan infrastructuur, treinstations en treinstellen. Ze worden echter totaal onderbenut, terwijl de MIVB de grens van haar capaciteit heeft bereikt.

centres administratifs de Diegem et Zaventem.

Cette solution pourrait aussi soulager la STIB de son trop-plein, l'aider à assumer la croissance du nombre de ses passagers. Cela relance, bien entendu, le débat sur les missions des réseaux de transport public selon lequel la SNCB, censée transporter les voyageurs de ville en ville, entraverait la STIB dans son rôle de transporteur intra-urbain. Mais il s'agit avant tout d'une opportunité d'accélérer le nécessaire processus d'harmonisation métropolitaine en matière de mobilité et d'intégration tarifaire.

Quel accueil avez-vous réservé aux deux pistes d'exploitation ferroviaire avancées en son temps par l'ancien administrateur délégué de la SNCB, Karel Vinck, pour désengorger la jonction Nord-Midi ?

Quelle est la position de la STIB sur la boucle ferroviaire et la potentielle augmentation de fréquentation des lignes 26 et 28 par les Bruxellois ? Où en est ce dossier ? Avez-vous eu vent des coûts d'infrastructure et d'exploitation que le renforcement des lignes 26 et 28 ainsi que leur jonction représenteraient pour la SNCB ? En savez-vous davantage sur les modalités d'exploitation de ces lignes ferroviaires (type de train, matériel roulant) ?

Où en sont les discussions entre les autorités concernées en matière d'intégration tarifaire ?

Il est grand temps que la SNCB considère la mobilité intrabrugeoise des Bruxellois et des navetteurs comme faisant partie de son plan de développement stratégique. Tant qu'elle se cantonnera dans l'idée que sa seule mission publique consiste à transporter des passagers entre Gand et Bruxelles ou entre Bruxelles et Arlon, nous n'en sortirons pas.

Des millions d'euros ont été dépensés pour rénover la gare de Bruxelles-Ouest, où aucun train ne s'arrête, et pour augmenter le nombre de rames à la gare de Simonis, où les gens se bousculent, alors qu'à côté se trouve une gare SNCB dont personne ne connaît l'existence.

Il existe un potentiel considérable pour les Bruxellois et les navetteurs, en termes d'infrastructures, de gares et de matériel roulant, mais il est largement sous-exploité dans une Région

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

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De rol van ons gewest in dit dossier wordt steeds belangrijker. In 2001 vonden er onderhandelingen plaats over de investeringsplannen van de NMBS, die vervolgens bijzonder snel werden geconcretiseerd.*

We moeten ervoor zorgen dat het Brussels Gewest de plaats krijgt die het verdient in het kader van de investeringen van de NMBS en dus ook van het GEN.

In april van dit jaar ontmoette uw voorganger de voogdijminister. In het kader daarvan diende ik een dringende vraag in, gevolgd door een interpellatie. Waarom heeft het daarna nog acht maanden geduurd voor onze interpellaties in de commissie worden behandeld?

De voorzitter.- Deze commissie heeft tal van hoorzittingen gehouden, waaronder een met de NMBS. Dat verklaart uiteraard niet alles.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *We hebben hierover tal van nog niet beantwoorde vragen. Hun actualiteitswaarde is gelukkig nog niet verdwenen. Ook ik zou meer willen weten over de investeringen van de NMBS, vooral wat het GEN betreft.*

De Noord-Zuidverbinding ontlasten met een tunnel is blijkaar te duur. Toch is de capaciteitsbehoefte aanzienlijk.

Klopt het dat treinen met 1.200 plaatsen, waaronder dus de GEN-treinen, vanaf 2025 niet meer op die verbinding mogen? Alleen voor treinstellen met 2.000 plaatsen zou dit nog mogelijk zijn. Waarop is die keuze gebaseerd?

De Brusselse eisen na het overleg van maart 2013 zijn duidelijk: de bouw van 48 nieuwe stations, uitbreiding van de lijnen 26 en 28, heraanleg van

où les transports publics organisés par la STIB sont proches de la saturation.

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

M. Philippe Pivin.- On ne doit pas faire l'impasse sur le rôle grandissant de notre Région dans ce dossier. En effet, en 2001, il y a eu des négociations à propos des plans d'investissement de la SNCB qui ont été ensuite concrétisés très rapidement.

Depuis, nous savons tous que le rôle des Régions a considérablement crû. C'est pourquoi nous devons tous nous assurer que la Région bruxelloise a la place qu'elle mérite dans le cadre des investissements de la SNCB et donc du RER.

En avril dernier, votre prédécesseur devait rencontrer le ministre de tutelle. C'est dans ce cadre que j'avais déposé une question d'actualité suivie d'une interpellation sur le sujet. Chacun ici se souviendra qu'en avril, soit il y a plus de huit mois, nous étions nombreux sur les quais pour discerner comment ce dossier allait évoluer. Pourquoi a-t-il fallu huit mois pour que nos interpellations soient traitées en commission? Est-ce à cause d'une absence de réponse ou d'un malaise?

M. le président.- Monsieur Pivin, je vous rappelle que cette commission a procédé à de nombreuses auditions, dont celle de la SNCB. Bien sûr, cela n'explique pas tout.

M. Philippe Pivin.- En effet car nous avons une batterie de questions variées sur le sujet qui sont restées en suspens. Elles restent heureusement d'actualité. Je souhaite donc, à l'instar de mes collègues, vous entendre sur les investissements de la SNCB, surtout en matière de RER, sur lesquels notre Région pourra compter.

Apparemment, la jonction Nord-Midi via un tunnel serait impayable. Pourtant, les besoins sont déterminants en termes de capacité.

Est-il exact que les trains de 1.200 places seront interdits de passage sur cette jonction dès 2025 - alors que c'est précisément le gabarit des trains du RER - et que seuls les plus grands trains - ceux de 2.000 places - pourraient l'emprunter? Si cette information qu'on a lue s'avère, quelles sont les raisons qui ont orienté ce choix?

het Zuidstation, sanering van Schaarbeek-Vorming. Hoe staat het inmiddels met die eisen?

Hoe ver staat het met de intra-Brusselse aanvulling van het GEN door een gewestelijk ringspoor?

Hoe groot is het deel van de investeringen dat betrekking heeft op het Brussels Gewest?

Dit dossier is essentieel voor de levenskwaliteit in ons stadsgewest. Op een moment waarop Vlaanderen enorme autosnelwegen naar Brussel wil aanleggen, moet het overleg tussen de gewesten gestructureerd worden. Ik verwijs in deze context naar het belang van de metropolitane gemeenschap.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS valt heel wat bescheidener uit dan het oorspronkelijke plan, dat 26 miljard euro aan investeringen omvatte. Momenteel is er nog maar sprake van 2,5 miljard euro, namelijk 2,65 miljard euro investeringen van de NMBS volgens de prioriteiten van elk gewest en 500 miljoen euro voor de cofinanciering van gewestelijke projecten. Van die 500 miljoen euro zal 50 miljoen euro rechtstreeks naar Brussel vloeien.

Zijn hierin de nodige middelen begrepen voor de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming? De regering heeft een richtschema voor dit gebied goedgekeurd en rekent op een snelle ontwikkeling. Er kan daarmee echter maar worden gestart als het terrein vrij is, wat momenteel niet het geval is. Er liggen nog heel wat treinsporen van Infrabel. De verwijdering ervan zou nogal wat tijd in beslag

Les exigences bruxelloises à l'issue de la concertation de mars 2013 étaient claires. Je les rappelle brièvement : création de nouvelles gares (48 stations au total), renforcement des lignes 26 et 28, aménagement de la gare du Midi, dépollution du site de Schaerbeek-Formation. Qu'en est-il aujourd'hui de ces exigences ?

Qu'en est-il du complément intrabrugeois du RER par une ceinture ferroviaire régionale ?

Pouvez-vous nous rassurer sur la part des investissements à destination de la Région bruxelloise ?

Ce dossier n'est pas périphérique, il touche à la qualité de vie de notre Ville-Région et impose une vision pour notre aménagement du territoire à travers des rénovations urbaines et environnementales.

À l'heure des décisions et des souhaits de nos camarades flamands d'ouvrir des autoroutes géantes vers Bruxelles, il faudrait structurer une concertation entre les Régions. Je veux rappeler ici l'importance de la communauté métropolitaine prévue dans la sixième réforme de l'État.

Discussion conjointe

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

Mme Sophie Brouhon.- Je ne reviendrai pas sur les questions qui ont déjà été posées concernant les investissements, les priorités et l'état des négociations. Je voudrais vous interroger plus précisément sur l'intégration ou la mise en parallèle du plan pluriannuel d'investissement (PPI) et du dossier relatif au développement de Schaerbeek-Formation.

De nombreux trains ont circulé sur les voies depuis que les interpellations ont été déposées. Aujourd'hui, le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB ne concerne plus qu'une petite partie de la somme totale. Ainsi, sur les 26 milliards totaux, on négocie encore à l'heure actuelle pour plus ou moins 2,5 milliards divisés en deux sommes : 2 milliards et 65 millions d'investissements 100% SNCB sur les priorités énoncées par chaque Région, et 500 millions de moyens destinés à du cofinancement pour autant de projets régionaux. De

nemen en ongeveer 60 miljoen euro kosten.

Dat betekent dat ofwel in 60 miljoen euro moet worden voorzien in de 460 miljoen euro die de NMBS veil heeft voor investeringen in Brussel ofwel in 30 miljoen euro in het kader van de 50 miljoen euro voor cofinancieringsprojecten. Voor welke oplossing zal er worden geselecteerd?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De interpellaties dateren van april toen Jannie Haek naar buiten trad met zijn plan voor een tunnel van Vorst tot Schaarbeek als oplossing voor de problemen met de Noord-Zuidverbinding.

De federale regering keurde in juli het meerjareninvesteringsplan van 2013 tot 2025 goed. De drie gewesten merkten op dat er veel sneller werk moest gemaakt worden van het gewestelijk expresnet (GEN). In het plan stond namelijk dat het tegen 2025 klaar zou zijn.

De nieuwe minister, de heer Labille, heeft zich er dan toe verbonden om de werkzaamheden te versnellen, hoewel dat volgens ons relatief is: lijn 161 van Ottignies naar Brussel zou in 2021

ces 500 millions, 50 reviennent directement à Bruxelles.

Retrouve-t-on bien, dans la négociation, les moyens nécessaires à la mise en œuvre du projet de Schaarbeek-Formation ? En effet, votre gouvernement a approuvé le schéma directeur qui prévoit, si l'on met de côté toutes les questions concernant la propriété et l'acquisition du terrain, un développement très rapide.

Ce développement nécessite que le terrain soit libre, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Celui-ci est encore fortement occupé par des voies d'Infrabel. Hormis le fait que son déménagement risque sans doute de durer plus longtemps que le développement de Schaarbeek-Formation, son coût est estimé à quelque 60 millions.

Pour faire face à ce déplacement, il conviendrait donc soit de trouver 60 millions dans la somme des 460 destinés à Bruxelles et issus du financement destiné 100% à la SNCB, soit de trouver 30 millions dans les 50 millions destinés à du cofinancement.

Vu l'état avancé des négociations avec la SNCB et puisque les accords concernant les 2,5 milliards d'euros doivent être signés pour la fin de l'année 2013, j'aimerais savoir dans laquelle des deux sommes sont prévus soit les 30 soit les 60 millions qui permettront la mise en œuvre du développement de Schaarbeek-Formation.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2015 de la SNCB a été validé par le gouvernement fédéral en juillet dernier. À cette occasion, les trois Régions ont fait observer que l'horizon 2025 pour l'achèvement des travaux du RER était beaucoup trop éloigné.*

Le nouveau ministre, M. Labille, s'est engagé à accélérer les travaux. Il a annoncé un budget de 1,3 milliard d'euros pour l'infrastructure et le matériel RER.

Il a également annoncé pour fin 2014 une étude globale sur la saturation de la jonction Nord-Midi et de la desserte de Bruxelles.

klaar zijn, lijn 124 van Nijvel naar Brussel in 2013, en in de mate van het mogelijke zouden ook de werkzaamheden op de verbinding Brussel-Luxemburg versneld worden. In het totaal zou er over de hele periode 1,3 miljard euro naar het GEN gaan, zowel voor infrastructuur als voor materiaal.

Over de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding zei minister Labille dat er een globale studie zou komen over de aanpak van de problemen en de bediening van Brussel. Als ik het goed begrepen heb, zou die studie uiterlijk eind 2014 klaar moeten zijn.

Ons standpunt is dat de NMBS zich te weinig met Brussel bezighoudt, terwijl Brussel net het knooppunt is van alle spoorlijnen. Er is te weinig ambitie in vergelijking met andere steden in het buitenland en de voorgestelde tunnel was absolute geldverspilling. We zijn dan ook blij dat de federale regering daar niet voor gekozen heeft, want er liggen meer dan voldoende sporen in Brussel. Er zijn al genoeg stations. We hebben het materiaal: de Desiro-treinen zijn al besteld en rijden al. Eigenlijk is het vrij eenvoudig: er zijn stations, sporen en treinen. Laat ze gewoon rijden op de trajecten waar ze nodig zijn. Met minimale middelen kan er een groot potentieel gerealiseerd worden.

Ecolo en Groen hebben ooit een colloquium georganiseerd om te zien hoe het in andere landen gebeurt. In Londen bijvoorbeeld hebben ze het in vier jaar voor elkaar gekregen. We kunnen dus op zeer korte termijn met weinig middelen een aanbod creëren dat niet alleen goed is voor pendelaars, maar ook voor Brusselaars, namelijk het gewestelijk expresnet of het Brussels expresnet.

Weet u al iets meer over de studie die minister Labille beloofd heeft? Is Brussel daar voldoende bij betrokken? Hoe wordt er gewerkt? Omvat het meerjarenplan een budget om met de resultaten van de studie aan de slag te gaan?

Ik zou ook aandacht willen vragen over de drempels die er zijn om de trein te nemen. Ik geef als voorbeeld de diabolotoeslag van 4,4 euro die binnenkort 5 euro per rit zal kosten. Voor reizigers vanuit Brussel wordt de verbinding met de luchthaven zo ontzettend duur en uitermate onaantrekkelijk. Brusselaars zullen die 5 euro niet betalen, maar zich met de auto naar de luchthaven

La SNCB se soucie trop peu de Bruxelles, qui est pourtant un nœud ferroviaire important. Nous nous réjouissons de ce que le gouvernement fédéral ait abandonné la piste du tunnel entre Forest et Schaerbeek, qui eût été un gaspillage financier.

Nous disposons de suffisamment de gares, de voies et de matériel roulant, notamment de trains Desiro, adaptés au mode RER. En peu de temps et avec peu de moyens, nous pourrions mettre en place un RER bruxellois, au bénéfice tant des navetteurs que des Bruxellois.

En savez-vous davantage sur l'étude promise par le ministre Labille ? Bruxelles y est-elle suffisamment associée ? Quelle est la méthode de travail privilégiée ? Le plan pluriannuel prévoit-il un budget en vue de transposer concrètement les résultats de l'étude ?

À l'heure actuelle, on observe une situation paradoxale puisque les gares bruxelloises figurent en tête des gares les plus fréquentées tandis qu'un très faible pourcentage de Bruxellois utilise le train.

Il faudrait supprimer certains obstacles aux déplacements en train en Région bruxelloise. Le supplément Diabolo, qui passera bientôt de 4,4 à 5 euros, en est un exemple.

Le manque d'informations aux abords de certaines gares comme celle de Jette - où, le week-end, il faut se rendre sur les quais pour connaître les heures de passage des trains - en est un autre.

Sans oublier le fait que les gares de moindre importance souffrent d'un sous-investissement criant en matière d'éclairage, de sécurité, etc.

Vous allez poursuivre la réflexion sur le désengorgement de la jonction Nord-Midi avec le ministre fédéral. Dans le cadre de celle-ci, il importe de prendre en compte le potentiel énorme que représentent les autres gares. Par exemple, il est regrettable d'investir tant de moyens dans la jonction Jette-Gare de l'Ouest-Gare du Midi sans exploiter pleinement ce potentiel.

laten vervoeren.

Het kan toch niet de bedoeling zijn mensen te ontmoedigen om de trein te nemen. Rekening houdend met de uitbreidingsplannen voor de Ring van de Vlaamse regering is het toch beter om de financiële drempel te verlagen.

Er bestaat ook een paradox: de Brusselse stations blijven in de top tien van de drukste. Er zijn weliswaar verschuivingen in de recentste cijfers. Het station van Gent-Sint-Pieters is gestegen in de rangschikking en Brussel-Zuid staat nu op de eerste plaats. De paradox is echter dat maar een heel klein percentage van de Brusselaars de trein neemt.

Ik wil het ook over een andere drempel hebben: het stationsgebouw van Jette is in het weekend gewoon gesloten. Er is geen informatie beschikbaar, want de affiches met de uurregeling hangen binnen. Je moet tot op het perron gaan om te weten of er al dan niet een trein rijdt. Het is nochtans niet moeilijk om aan het station een digitaal bord te plaatsen met informatie over de eerstvolgende trein van Jette naar Brussel-Noord. Dan zullen mensen zich ook op een andere manier verplaatsen. Het gaat om zeer kleine ingrepen die Brusselaars kunnen overtuigen vaker de trein te nemen.

Een ander voorbeeld zijn de stations zelf. Er wordt terecht geïnvesteerd in de grote stations, zoals Brussel-Zuid, dat het grootste aantal reizigers telt, maar we mogen niet vergeten dat Brussel nog dertig andere stations telt, waar het met de verlichting, veiligheid, enzovoort vreselijk gesteld is. Daar zou dus ook geïnvesteerd moeten worden.

Wat nu? U gaat met de federale minister verder werken aan de ontlasting van de Noord-Zuidverbinding. Wij denken, net zoals de heer Doyen, dat de andere stations een enorm potentieel hebben. Het is heel jammer dat er zo veel geïnvesteerd is in de verbinding Jette-Weststation-Zuidstation zonder dat het potentieel gebruikt wordt en zo zijn er nog tal van andere voorbeelden.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Er wordt gesproken van zes GEN-stations, waaronder Josaphat, dat nog ter discussie staat. Daar het hierbij om een prioritaire zone op gewestelijk niveau gaat, leidt die discussie hopelijk niet tot het*

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

Mme Cécile Jodogne.- On a cité six gares RER, dont celle de Josaphat, qui est "en discussion". Comme il s'agit d'une zone prioritaire au niveau régional, il vaudrait mieux que les discussions n'aboutissent pas à la disparition de cette station.

verdwijnen ervan.

Het station de Jamblinne de Meux moet daarentegen van de lijst geschrapt worden: werkelijk niemand wil daar van weten.

Wat zijn de plannen voor al die stations, in het bijzonder voor Josaphat?

Het zou gaan om 36 bestaande haltes, waarin de komende jaren 50 miljoen euro zou worden geïnvesteerd, zonder dat men weet of het om werkzaamheden dan wel om exploitatie gaat. Er moet immers niet alleen in haltes worden geïnvesteerd, maar ook in rollend materieel en personeel. De onderhandelingen over het bedrag van 50 miljoen euro moeten eind december al rond zijn. Kunt u ons meer vertellen over een betere exploitatie van de 36 haltes?

Het station van Schaarbeek is sterk onderbenut: 30 tot 50% van de treinen werd afgeschaft. Er bestaan al lange tijd plannen voor een tunnel onder de sporen tot aan de Vilvoordelaan. Dat is noodzakelijk met het oog op de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming en de komst van Elia aan de overkant van de spoorweg.

Een verlenging van de tunnel zou positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit van de honderden werknemers van Net Brussel die zich dagelijks naar de verbrandingsoven begeven. Kan het bedrag van 50 miljoen euro aangewend worden voor dit soort investeringen? Ook het toekomstige spoorwegmuseum zou trouwens baat hebben bij een verlenging van de tunnel.

Naar verluidt zou 450 miljoen euro uitsluitend naar gewestelijke projecten gaan. De terreinen van Schaarbeek-Vorming zijn weliswaar belangrijk voor het gewest, maar de saneringswerken zijn voor rekening van de eigenaar, terwijl de verkoop ook hem ten goede komt. Kunt u bevestigen dat de saneringswerken niet zijn opgenomen in het budget voor Brussel? Dat zou immers niet correct zijn. Het gaat wel degelijk om terreinen die nog steeds eigendom zijn van de NMBS.

Ook het Zuidstation wordt omschreven als een volledig gewestelijk project. Het is echter het grootste station van het land, met verbindingen naar het buitenland, en mag dan ook niet worden opgenomen in het budget voor integraal gewestelijke projecten.

Par contre, je suis toujours surprise de voir ressurgir, comme le monstre du Loch Ness, la station Jamblinne de Meux, qui se trouvait dans un projet du premier Plan régional de développement (PRD) en 1999. Or personne n'en veut, ni les habitants, ni les personnes intéressées par la mobilité. Il faudrait arrêter de la citer comme l'une des douze stations que l'on aurait appelée de nos vœux.

Pouvez-vous nous éclairer sur la destinée de toutes les gares, en particulier de la station Josaphat ?

On parle de 36 dessertes existantes, auxquelles seraient consacrés 50 millions d'euros dans les années à venir, sans qu'on sache exactement s'il s'agit de travaux d'investissement ou, éventuellement, d'exploitation. Pour que ces haltes soient correctement utilisées, il ne suffit pas d'investir : il faut prévoir le matériel roulant, mais aussi le personnel. Vous déclariez que les négociations sur ces 50 millions d'euros devaient aboutir d'ici décembre. Pouvez-vous nous en dire plus au sujet d'une meilleure exploitation des 36 dessertes existantes ?

La gare de Schaerbeek est largement sous-utilisée, puisqu'on y a supprimé de 30% à 50% des trains. Il est prévu depuis longtemps d'y creuser un tunnel passant sous les voies pour aboutir avenue de Vilvorde. C'est une nécessité, notamment dans le cadre du développement de Schaerbeek-Formation et de l'installation de l'autre côté des voies de chemin de fer d'Elia, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité en Belgique.

De plus, les centaines de travailleurs de Bruxelles-Propreté qui se rendent chaque matin du côté de l'incinérateur pourraient aussi voir leur mobilité très largement facilitée par cette prolongation de tunnel. Envisage-t-on, dans ces 50 millions d'euros, ce type d'investissement ? Sans parler de l'ouverture du futur musée des chemins de fer prévue pour l'automne prochain qui aurait aussi besoin de cette prolongation de tunnel sous les voies à la hauteur de la gare de Schaerbeek.

On parle de 450 millions d'euros exclusivement réservés aux projets régionaux. On cite les terrains de Schaerbeek-Formation, certes d'importance régionale, mais je rappelle que les travaux de dépollution sont à la charge du propriétaire, sauf dispositions contraires, de même que la vente

In het meerjarenplan voor investeringen zou bovendien een bedrag van 460 miljoen euro zijn opgenomen voor een vlotter en beter gebruik van de Noord-Zuidverbinding. Gaat het om projecten die verband houden met het spoorweginfrastructuurproject Vierhoek van Infrabel rond de Vooruitgangsstraat? Dat streeft naar een betere organisatie van de ingang van de tunnel en een vermindering van het aantal spoorkruisingen om zo tijd te besparen en het aantal treinen via de Noord-Zuidverbinding op te drijven. Enkele honderden buurtbewoners bevinden zich al sinds 2005 in onzekerheid over dit project.

Er wordt tevens een investering aangekondigd met het oog op een langetermijnoplossing. Ik hoop dat dit niet leidt tot een splitsing van de tunnel of tot een nieuwe tunnel, wat onbetaalbaar zou zijn.

Mijn vragen houden verband met investeringen in de bestaande en in nieuwe haltes. Worden die investeringen wel aangewend voor exclusief gewestelijke projecten, wat toch de bedoeling is?

De diverse Brusselse vervoermiddelen moeten bovendien complementair zijn, in het belang van Brusselaars én pendelaars. Heel wat reizigers moeten na de trein immers nog een ander vervoermiddel nemen om op hun bestemming te geraken. Het gewest speelt bij die onderlinge afstemming een belangrijke rol.

Er worden investeringen ten belope van 26 miljard euro aangekondigd in plaats van de vooropgestelde 40 miljard, waarvan 16,7 miljard strikt wordt voorbehouden voor mobiliteit. In totaal zou 1,6 miljard euro naar Brussel gaan.

Is dat wel een billijke verdeling voor Brussel? Het gaat toch om investeringen voor 1,1 miljoen inwoners en 400.000 pendelaars per dag, nog los van de toeristen.

bénéficia également au propriétaire. Il ne faudrait pas inscrire la dépollution dans les investissements au bénéfice de Bruxelles. Ce serait le monde à l'envers ! Je voudrais avoir la confirmation que la dépollution n'est pas reprise dans l'enveloppe au bénéfice de Bruxelles, car il s'agit bien de valoriser des terrains qui appartiennent toujours à la SNCB.

On cite aussi la gare de Bruxelles-Midi comme projet exclusivement régional. Or, c'est la première gare du pays. Il ne faudrait pas, là non plus, que l'on glisse dans l'enveloppe réservée aux Bruxellois pour des projets exclusivement régionaux, des travaux liés à l'exploitation de la plus grande gare du pays, dont l'importance est internationale.

Par ailleurs, 460 millions d'euros seraient prévus dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour fluidifier et améliorer l'utilisation de la jonction Nord-Midi. S'agit-il de projets liés au projet d'infrastructure ferroviaire Quadrilatère d'Infrabel, soit la seule initiative réellement sur la table dans ce domaine, qui concerne la rue du Progrès ? Ce projet vise une meilleure organisation de l'entrée dans le tunnel et la réduction des cisaillements entre les différentes voies pour gagner de précieuses minutes à chaque trajet et permettre d'augmenter le nombre de trains qui passent par la jonction Nord-Midi.

Je rappelle aussi que quelques centaines d'habitants ont une épée de Damoclès au-dessus de la tête depuis 2005, étant toujours dans l'attente de la confirmation de ce projet, notamment par la délivrance du permis d'urbanisme.

On nous annonce également un investissement pour trouver une solution à long terme. J'espère, tout comme mes collègues, que cela n'aboutira pas au dédoublement du tunnel existant ou à un nouveau tunnel, qui paraît impayable.

Mes questions portent sur les investissements liés à la desserte existante et à son renforcement. Pouvez-vous nous préciser la teneur des projets exclusivement régionaux ? Confirmez-vous qu'ils sont effectivement réservés à la Région, ce que je souhaite ?

J'aimerais insister sur la complémentarité indispensable des moyens de transport bruxellois, au bénéfice de tous les Bruxellois mais aussi des navetteurs. Ceux-ci ne se rendent pas tous aux

De voorzitter. - De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans). - Volgens de federale minister van Overheidsbedrijven zal in 2018 80% van de GEN-infrastructuur voltooid zijn. Dat is goed nieuws.

Daarentegen moet het aanbod van overstapparkings nog verder worden uitgebouwd. Doel is dat de pendelaars de trein naar Brussel nemen en niet hun wagen. De overstapparkings moeten bijgevolg dicht bij de GEN-haltes liggen en buiten het Brussels Gewest. Dat is van fundamenteel belang. Het Brussels grondgebied is niet groot en de schaarse beschikbare ruimte moet voor de ontwikkeling van huisvesting en voorzieningen worden gebruikt.

Hebt u contacten met de andere gewesten gehad over de aanleg van overstapparkings? Heeft de NMBS hiervoor investeringsmiddelen uitgetrokken? Die parkings moeten mede door de andere gewesten worden gefinancierd en moeten klaar zijn als het GEN klaar is.

Zoals mijn collega's al hebben aangegeven, moet het GEN-netwerk bovendien voldoende haltes binnen Brussel tellen.

In Brussel werd gevreesd dat het GEN voor een uitstroom van de middenklasse zou leiden. Dat heeft het dossier vertraagd, maar uiteindelijk werd enkele jaren geleden een duidelijke beslissing

gares de Bruxelles-Central, de Bruxelles-Nord ou de Bruxelles-Midi. Beaucoup d'entre eux doivent prendre un autre système de transports publics après leur arrivée dans une gare. Cette cohérence est donc indispensable. La Région a un rôle important à jouer en la matière.

L'on annonce 26 milliards d'euros d'investissements au lieu des 40 milliards d'euros prévus, dont 16,7 milliards d'euros consacrés strictement à la mobilité. Un total d'1,6 milliards d'euros serait destiné à Bruxelles.

La proportion est-elle véritablement équilibrée ? Bruxelles reçoit-elle une part suffisante de ces 26 milliards d'euros investis ? Ces investissements sont un enjeu pour 1,1 millions d'habitants et 400.000 navetteurs quotidiens ajoutés aux touristes, notamment.

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

M. Philippe Close. - Le ministre fédéral des Entreprises publiques a déclaré qu'en 2018, 80% de l'infrastructure du RER seraient réalisés. Nous pouvons nous en réjouir.

Par contre, l'offre de parkings de transit ne me semble pas assez développée. Le but est que les navetteurs utilisent le train pour se rendre à Bruxelles sans leur voiture. Les parkings de transit doivent donc se situer près des gares RER en dehors de la Région bruxelloise. C'est fondamental. Le territoire bruxellois est extrêmement restreint, rare et précieux pour le développement d'équipements et de logements.

Des contacts ont-ils été pris avec les autres Régions quant à la construction de ces parkings de transit ? La SNCB l'a-t-elle programmée dans ses investissements, qui doivent aussi être cofinancés par les autres Régions ? Si l'on doit pousser les navetteurs à prendre le train, il faut leur proposer une solution à côté de leur domicile. Il ne faudrait pas que le RER soit prêt et pas les parkings de transit.

Je ne reviendrai pas sur la nécessité pour les Bruxellois de bénéficier d'un RER comptant suffisamment de gares, sujet déjà développé par mes collègues.

J'en viens à la gare de Bruxelles-Ouest. Nous

genomen. Wij moeten nu hetzelfde doen voor het Weststation, dat een belangrijke hefboom is voor de ontwikkeling van de economie en de stad. De NMBS stelt voor om de verbinding uit te breiden, hetzij bovengronds door een of twee extra wijken plat te gooien, hetzij door nog dieper te graven. Dat is evenwel een gemakkelijksoplossing. Het gewest moet een duidelijk standpunt in dit dossier innemen, want het Weststation is net als Schaarbeek-Vorming een belangrijke ontwikkelingspool.

Zijn er onderhandelingen met de NMBS gepland over het Weststation? Ligt dit station in een prioritaire ontwikkelingszone? Wat is de visie van het gewest op die site? Hoe zit het met het grondbeheer, dat een belangrijke hefboom voor het gewest is?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Het grondbeheer is uitermate belangrijk voor de ontwikkeling van het gewest, omdat het zo tegen gunstige voorwaarden opnieuw eigenaar kan worden van bepaalde gronden.*

Tijdens de vorige vergadering van het Overlegcomité ging het in de voorstellen in verband met het federale herstelplan over de identificatie en de bestemming van gronden van de NMBS en van het ministerie van Defensie. Er wordt momenteel nog onderhandeld over de vragen onder welke vorm en aan welke voorwaarden ze ter beschikking worden gesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot de bodemsanering.

Hiermee heeft de federale overheid de deur opengezet voor de terbeschikkingstelling van gronden die haar niet langer van nut zijn. Dat is trouwens niet alleen een buitenkans voor het

devons veiller à ce qu'elle ne devienne pas une Arlésienne, comme ce fut le cas du RER. À Bruxelles, nous avons eu peur de voir partir la classe moyenne avec le RER, et cela a été la cause de beaucoup de tergiversations. Depuis plusieurs années, une décision très claire a été prise en la matière et c'est une bonne chose. Il faudra aussi se positionner sur le sujet de la gare de Bruxelles-Ouest. Il s'agit en effet d'un levier essentiel de développement économique et urbain. La solution affichée par la SNCB - l'extension de la jonction, soit en surface en rasant un ou deux quartiers de plus, soit en creusant beaucoup plus bas - est une solution de facilité en termes de développement. La Région va devoir se positionner au sujet de la gare de Bruxelles-Ouest, car c'est là que se fera le prochain développement en son sein, avec, de l'autre côté, Schaerbeek-Formation qui suscite des avis plus tranchés.

Existe-t-il un agenda de discussions et de négociations prévu avec la SNCB concernant la gare de Bruxelles-Ouest ? Cette gare relève-t-elle d'une zone prioritaire de développement ? Comment la Région conçoit-elle le fonctionnement et la gestion de ce site ? Qu'en est-il de la maîtrise du foncier qui constitue un levier fondamental de la Région ? Il importe que la Région fasse le nécessaire pour obtenir la maîtrise foncière d'un grand nombre de terrains.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je vous rejoins totalement sur l'enjeu de la maîtrise foncière pour le développement de notre Région. Par le biais de nos discussions avec le niveau fédéral, que cela soit à propos de la SNCB et de ses différentes composantes, la Régie des bâtiments ou de la Défense nationale, il s'agit réellement d'un enjeu de négociation majeur pour notre Région, car cela lui donne la capacité de se réapproprier ses réserves foncières moyennant un bon prix et des conditions avantageuses.

À cet égard, lors du dernier Comité de concertation entre les différentes entités, dans les propositions liées au plan de relance fédéral, s'est glissée une petite phrase qui évoque l'identification et le sort des réserves foncières de la SNCB et de la Défense nationale. Un processus de négociation a été lancé quant à leur mise à disposition. Sous quelle(s) forme(s) et à quelle(s) condition(s), notamment en

Brussels Gewest, maar ook voor alle deelstaten. De gronden van Defensie zijn voor ons minder belangrijk dan voor de andere gewesten, maar als het over gronden van de NMBS gaat, zijn we alert, gelet op de toekomst van Schaarbeek-Vorming...

Mevrouw Sophie Brouhon. *(in het Frans).- Waarvan de terreinen niet aan de federale staat toebehoren.*

(Opmerkingen)

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).- Ik had het niet over de staat, maar over de gronden van de NMBS. Laten we er niet te gedetailleerd op ingaan. Het is belangrijk op te merken dat er politieke wil is om het dossier tot een goed einde te brengen. Met hun nieuw opgerichte structuren zullen de deelstaten zich kunnen aanpassen aan de politieke beslissingen.*

De regering is van oordeel dat het spoorwegnet in de eerste plaats onze internationale rol ten goede moet komen door de ontwikkeling van een hogesnelheidstreinnet. Het moet onze nationale rol verbeteren via het inleggen van intercity- en interregiotreinen en met het GEN vorm geven aan onze metropolitane rol en beantwoorden aan de Brusselse uitdagingen inzake mobiliteit. Daartoe moet er een metropolitaan vervoersplan met een IC/IR-plan komen, dat zich niet beperkt tot de Noord-Zuidverbinding.

Het overleg is nog niet afgerond. Hoewel het meerjarenplan voor investeringen van de NMBS in juli 2013 een eerste keer goedgekeurd werd door de federale regering, volgt de definitieve goedkeuring pas in december en wordt het vertaald in een samenwerkingsakkoord met de gewesten tijdens het eerste trimester van 2014.

In het meerjarenplan voor investeringen wordt onderscheid gemaakt tussen twee begrotingsposten. Er is enerzijds, het budget voor investeringen die beschouwd worden als van nationaal belang, zoals

matière de dépollution ? Ces questions ne sont pas encore tranchées.

Ce faisant, l'État fédéral a ouvert la porte à la mise à disposition de ces réserves foncières qui ne lui servent plus aujourd'hui. Soulignons d'ailleurs que cette opportunité ne concerne pas que la Région bruxelloise, mais l'ensemble des entités fédérées, même si la Défense nationale nous concerne peut-être un peu moins que les deux autres Régions. Dès qu'on cite la SNCB, notre attention s'éveille. En effet, un agenda rythme le devenir de Schaerbeek-Formation...

Mme Sophie Brouhon.- *Dont les terrains n'appartiennent pas à l'État fédéral.*

(Remarques)

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *Je n'ai pas parlé de l'État, mais bien des réserves foncières de la SNCB. Il ne faut pas entrer dans ce niveau de détail, mais souligner qu'il existe une véritable volonté politique d'aboutir, qui permettra que les structures créées par les différentes entités s'adaptent aux décisions politiques. Le contraire serait un comble !*

J'aimerais donc rappeler le positionnement de base du gouvernement, de la majorité.

Le réseau ferroviaire doit tout d'abord garantir notre rôle international, notamment par le développement du réseau à grande vitesse. Il doit également améliorer notre rôle national avec la desserte des trains intercity (IC) et interrégion (IR) et doit développer notre rôle métropolitain avec le plan de transport RER, tout en intégrant l'enjeu régional bruxellois de mobilité.

L'intégration de cet enjeu passe évidemment par une desserte effective des haltes bruxelloises au sein d'un plan de transport métropolitain et d'un plan de transport IC/IR qui ne se concentre plus uniquement dans la jonction Nord-Midi.

Ensuite, je vous informe que la concertation est toujours en cours. Si le plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la SNCB a fait l'objet d'une première validation par le gouvernement fédéral en juillet 2013, il sera définitivement validé à la fin du mois de décembre et se traduira par un

de lijn die dwars van het noorden naar het zuiden door Brussel loopt en waarvoor 460 miljoen uitgetrokken wordt. Het treinverkeer zal hierdoor vlotter van het noorden naar het zuiden kunnen, niet alleen via de Noord-Zuidverbinding, zonder dat de capaciteit ervan wordt uitgebreid, maar ook via de lijnen 26, 28 en 161.

Dat kan ook niet anders, aangezien uitbreidingswerken een verwoestend effect zouden hebben en voor het gewest uitgesloten zijn.

Anderzijds is er het budget voor investeringen voor gewestelijke projecten dat beschikbaar is vanaf 2017 en 450 miljoen euro bedraagt voor Brusselse projecten, waarvan 50 miljoen euro medegefinancierd wordt.

Met het eerste project komen er de nieuwe haltes Anderlecht-Coovi, Verboeckhoven, Josaphat-Wahis, Kuregem, Erasmus en Ganshoren bij. Dat past in de verbetering van het huis-aan-huistraject, met onder andere efficiëntere aansluitingen met het MIVB-net. Het net moet inderdaad worden geoptimaliseerd, want de Noord-Zuidverbinding biedt geen oplossing op lange termijn.

Werknemers hoeven niet absoluut in Brussel-Centraal, Brussel-Zuid- of Brussel-Noord uit te stappen, want vaak moeten zij toch nog andere vervoermiddelen gebruiken. Waarom zouden ze niet in een ander station kunnen overstappen op de MIVB? Zo maakte het idee van een intra-Brussels net opgang.

Een ander project heeft betrekking op de vernieuwing van het interieur van het station Brussel-Zuid, dat een internationale toegangspoort is. Deze investeringen komen boven op de middelen uit de publiek-private samenwerking (PPS).

Het project moet geïntegreerd worden in het richtschema voor de Zuidwijk, beoogt optimale stadsintegratie met de omliggende wijken en heeft architecturale ambities die aansluiten bij de Brusselse status van Europese hoofdstad.

Er is nog een lange weg te gaan: de eerste indruk van de hoofdstad van Europa die een reiziger in Brussel-Zuid krijgt, moet beter. Dat is het doel van het richtschema.

Wat Schaarbeek-Vorming betreft, moeten de

accord de coopération avec les Régions durant le premier trimestre de 2014. Tel est le calendrier établi.

Venons-en à vos différentes questions. Par rapport au PPI et aux investissements prévus en Région de Bruxelles-Capitale, il faut distinguer deux enveloppes budgétaires distinctes.

La première concerne des investissements considérés comme étant d'intérêt national. Il s'agit de la traversée nord-sud de la Région : un montant de 460 millions d'euros permettra d'améliorer la traversée nord-sud de la Région de Bruxelles-Capitale par la jonction Nord-Midi (pour un montant de 360 millions d'euros), qui visera à fluidifier le trafic sans pour autant augmenter la capacité de la jonction, mais également par les lignes 26, 28 et 161 (pour un montant de 100 millions d'euros).

En d'autres termes, il est quasiment acquis que la traversée nord-sud de Bruxelles ne concernera plus uniquement la jonction Nord-Midi, mais bien également les lignes 26, 28 et 161 qui relèveront aussi d'un intérêt national.

C'était la seule manière d'envisager le dossier. Il est impensable d'aborder la jonction Nord-Midi autrement que pour l'optimiser. Pour la Région, il ne peut être question d'envisager des travaux d'élargissement. La cicatrice est suffisamment déstructurante pour l'agrandir encore.

La deuxième enveloppe est destinée aux projets régionaux. Elle sera disponible à partir de 2017 et s'élève à 450 millions d'euros pour les projets bruxellois, dont 50 millions d'euros en cofinancement.

Le premier projet consiste en la création de nouvelles haltes : Anderlecht-Ceria, Verboeckhoven, Josaphat-Wahis, Cureghem, Erasme et Ganshoren.

Il répond à l'objectif d'amélioration du trajet porte-à-porte du voyageur en proposant une connexion efficace avec le réseau de la STIB. Le but est de lui permettre de rejoindre sa destination finale sur le territoire bruxellois ou de desservir une portion du territoire bruxellois ne bénéficiant pas d'une offre de transports en commun optimale.

L'objectif est donc bien l'interconnexion : la

bedragen voor de vrijmaking van de terreinen van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) beschikbaar zijn van bij de aanvang van de uitvoering van het plan, zodat de bepalingen van het KB van 2004 nageleefd kunnen worden.

U hebt het over de overdracht buiten het FSI, maar daar mogen we niet uit afleiden dat de terreinen van het FSI geen deel uitmaken van het geheel. Het KB van 2004 laat geen ruimte voor die interpretatie.

Dankzij de bedragen voor het onderhoud en de opwaardering van de haltes kunnen we de haltes beter bekendmaken bij de reizigers en hun aansluitingen op het MIVB-net verbeteren.

(verder in het Nederlands)

Er is vast en zeker te weinig informatie over het Brussels netwerk. Geen enkele Brusselaar is daarover geïnformeerd.

(verder in het Frans)

Hoewel de MIVB zwaar investeert, kan het aanbod de vraag nauwelijks bijbenen door de explosie van het aantal reizigers.

Er wordt 100 miljoen euro uitgetrokken voor een betere intra-Brusselse mobiliteit via de verhoging van de capaciteit van de lijnen 26, 28 en 161. De budgettaire verdeling wordt nog besproken.

In welke mate wordt de frequentie volgend jaar verhoogd? Het Brussels Gewest wordt geconsulteerd over het meerjarenplan voor investeringen en niet over het vervoersplan van de NMBS, dat vanaf december 2014 uitgevoerd zou worden, ook al hebben we er steeds op aangedrongen om de infrastructuur niet los te zien van het vervoersplan.

De Brusselse regering duldt nu geen uitstel meer: in het GEN-dossier gaat het niet alleen over de uitbreiding naar vier sporen, maar vooral over een kwaliteitsvol treinaanbod.

Wij verwachten dat alle mogelijke treinverbindingen voor het gewest in een voor de treinreiziger overzichtelijk GEN-aanbod worden geïntegreerd. Dat zal gebeuren vanaf december 2014. Bovendien moet het worden

jonction Nord-Midi n'est plus la seule issue et il est possible d'utiliser d'autres lignes, ce qui confirme l'option d'un réseau intrabruxellois. La SNCB ne peut ignorer que l'utilisation de ce réseau existant sert l'intérêt de ses navetteurs. En effet, sans élargissement, l'option Nord-Midi n'est pas une option à long terme. Il fallait donc bien travailler avec le réseau existant, mais en collaboration avec la STIB et les acteurs bruxellois.

Un travailleur n'a pas absolument besoin de descendre aux gares de Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord pour se rendre sur son lieu de travail. En général, il est amené à prendre d'autres moyens de transport. S'il peut le faire depuis une autre gare, en connexion avec la STIB, pourquoi pas ?

L'idée d'un maillage intrabruxellois a dès lors fait son chemin.

Un autre projet concerne la gare de Bruxelles-Midi. Ces investissements viendront compléter les montants prévus par le partenariat public-privé pour l'aménagement intérieur de la gare. Ces montants supplémentaires doivent permettre un projet d'envergure métropolitaine pour la première gare du pays qui constitue une porte internationale.

Ce projet est à mettre en lien avec le schéma directeur du quartier Midi en préparation. Il visera une intégration urbaine optimale avec les quartiers environnants et portera une ambition architecturale à la hauteur du statut de capitale européenne de Bruxelles.

Aujourd'hui, nous sommes loin du compte : la première vision de la capitale de l'Europe qu'a le voyageur qui vient de l'étranger descendant à Bruxelles-Midi doit être améliorée. C'est notamment l'objet du schéma directeur en cours d'élaboration.

En ce qui concerne Schaarbeek-Formation, les montants relatifs à la libération des terrains du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) devront être disponibles en début de plan en vue de respecter les dispositifs de l'arrêté royal de 2004. Vous évoquez la mise à disposition hors FIF, mais il ne faut pas en inférer que les terrains du FIF ne font pas partie de l'ensemble. L'arrêté royal de 2004 ne permet pas une telle interprétation.

uitgebreid om de GEN-doelstellingen te halen. Tegelijk moet er rekening gehouden worden met de infrastructuur. We hebben dus gevraagd prioriteit te geven aan de GEN-lijnen in het meerjarenplan voor investeringen, zodat ten minste 80% gerealiseerd kan worden tegen 2018.

Niet alleen komen er haltes bij, namelijk Anderlecht-Coovi, Verboeckhoven, Josaphat-Wahis, Kuregem, Erasmus en Ganshoren tussen 2017 en 2025, maar ook wordt er in de bestaande haltes geïnvesteerd om te voldoen aan de Revalorisatienormen.

Wanneer de afgewerkte, maar nog ongebruikte haltes in dienst worden genomen, hangt af van het vervoersplan. Zo zullen de stopplaatsen Mouterij en Arcaden in gebruik genomen worden, zodra de Schuman-Josaphattunnel klaar is.

Stations die tijdens het weekend niet aangedaan worden, zullen alle dagen bediend worden, met inachtneming van het globale voorbehoud over het vervoersplan. Het is nu een uitgemaakte zaak dat de frequentie op lijn 26 vanaf 2018 ook 's avonds en tijdens het weekend verhoogt, wat van essentieel belang is voor de verbetering van de mobiliteit in Brussel.

Het voorstel van de heer Haek voor een nieuwe hogesnelheidstunnel en spoorwegring wordt besproken buiten het meerjarenplan voor investeringen. De ontwerpen van een eventuele nieuwe tunnel en een nieuwe HST-terminal maken dus geen deel uit van het plan. Er moet alternatieve financiering voor gezocht worden.

Als deze projecten ooit uitgevoerd worden en de internationale rol van Brussel helpen bestendigen en als ze, en dit is een absolute voorwaarde, verenigbaar zijn met de stedenbouwkundige doelstellingen van het richtschema Zuid, kan het een optie zijn.

Het gewest is vragende partij voor een spoorwegring, op voorwaarde dat het traject de oost-westverbindingen verbetert zonder Brussels Airport aan te moeten doen en dat het ringspoor gebaseerd is op het GEN-vervoersplan. Als die voorwaarden vervuld zijn, kan het project op erg korte termijn uitgevoerd worden. Het volstaat het laatste stuk van de ring af te werken!

Les montants destinés à l'entretien et à la valorisation des haltes existantes (en cofinancement) permettront d'attirer l'attention sur l'existence de ces haltes auprès des voyageurs et de renforcer leur potentiel intermodal avec le réseau de la STIB.

(poursuivant en néerlandais)

Il y a en effet trop peu d'informations à propos du réseau à Bruxelles.

(poursuivant en français)

Vous avez évoqué la saturation du réseau de la STIB. Même si cette dernière investit considérablement en matériel roulant et en développement, les chiffres montrent que son taux de fréquentation explose littéralement et que l'offre peine à suivre la demande.

Quant aux réalisations d'infrastructures qui pourront améliorer la mobilité intrabruelloise, je vous rappelle le montant de 100 millions d'euros destiné à augmenter la capacité des lignes 26, 28 et 161. La répartition budgétaire est en cours de discussion.

Quelle est l'augmentation de desserte prévue pour l'année 2014 ? Je rappelle que la Région bruxelloise est consultée sur le PPI, et non sur le plan de transport de la SNCB, qui devrait entrer en vigueur en décembre 2014. Cependant, nous avons toujours demandé de lier les volets relatifs aux infrastructures et au plan de transport.

Dans la presse, on nous parle principalement des infrastructures dont la réalisation est retardée d'année en année. Pour le gouvernement bruxellois, il n'est plus question d'attendre : le RER, c'est une offre de train avant tout, c'est un service, des horaires, des fréquences et des haltes. Ce n'est pas seulement une mise à quatre voies.

Concrètement, la demande bruxelloise en matière de plan de transport du RER est simple. L'offre existante sur la zone du RER a augmenté au cours des dix dernières années, comme l'indique la croissance du nombre de voyageurs de la SNCB. À cet égard, nous avons demandé que toute l'offre de type RER soit repensée au sein d'une seule offre très lisible par les voyageurs. Ce sera possible dès décembre 2014.

De vergadering met mijn voorganger Charles Picqué - samen met minister Grouwels en staatssecretaris De Lille - en de minister van Overheidsbedrijven had tot doel de fasen en de overlegmethode tussen de federale overheid en het Brussels Gewest te bepalen. Het gewest kon bij deze gelegenheid blijk geven van zijn constructieve houding: het spoorwegnet kan een regionale invulling krijgen zonder dat de andere aspecten van de NMBS in het gedrang komen.

In ruil daarvoor wil het gewest een visie op het Brusselse treinverkeer die de intra-Brusselse dimensie omvat en op de andere openbare vervoerbedrijven afgestemd wordt.

Uit alle contacten die ik gehad heb, bleek de wil om te slagen. Het is een project waar alle pendelaars bij winnen en dat complementair is voor ons. We mogen deze stad niet langer als een overstapplaats beschouwen!

Er moet een benadering komen die rekening houdt met alle mobiliteitsaspecten. De metropolitane zone waar de heer Pivin het over had, is nog zo'n belangrijk gegeven, omdat ze ruimte biedt voor besprekingen over werkgelegenheid, economie en mobiliteit met andere deelstaten.

L'offre doit continuer à augmenter pour atteindre les objectifs du RER, mais en tenant compte, bien entendu, des infrastructures. Nous avons donc demandé que les investissements sur les lignes du RER soient prioritaires dans le PPI, pour atteindre au moins 80% des objectifs dès 2018.

Quelles haltes seront-elles créées, quelles autres, rénovées ? Parallèlement à la création des haltes Anderlecht-Ceria, Verboeckhoven, Josaphat-Wahis, Cureghem, Erasme et Ganshoren entre 2017 et 2025, toutes les haltes bruxelloises doivent faire l'objet d'investissements et être mises au niveau des normes Revalor.

Quand les haltes réalisées, mais inexploitées, seront-elles mises en service ? À nouveau, cela dépendra du plan de transport. Ce que je peux vous indiquer, c'est que les haltes Gerموir et Arcades seront mises en service dès la finalisation du tunnel Schuman-Josaphat.

Les gares non desservies le week-end feront l'objet d'une desserte tous les jours, avec les réserves globales émises au sujet du plan de transport. Il est acquis à ce stade que l'augmentation de la fréquence sur la ligne 26 à partir de 2018 concernera également le week-end et les heures de soirées, ce qui est essentiel pour une meilleure mobilité bruxelloise.

La proposition de nouveau tunnelier pour la grande vitesse et de ceinture ferroviaire, émise par M. Haek, fait l'objet de concertations en dehors de l'élaboration du PPI. En ce sens, les projets d'un éventuel tunnelier pour la grande vitesse et d'un nouveau terminal de TGV ne seront pas intégrés dans le PPI. Ce financement devra se faire de manière alternative.

Par ailleurs, si ces projets aboutissent et permettent de pérenniser le rôle international de Bruxelles et si, condition absolument nécessaire, ils sont compatibles avec les objectifs poursuivis par le schéma directeur Midi en termes d'aménagement urbain, cela peut être une option à suivre.

Quant à la ceinture ferroviaire, la Région est preneuse, pour autant que le tracé de cette ceinture soit adapté pour favoriser les circulations est-ouest au sein de la Région, sans nécessairement desservir l'aéroport de Bruxelles National, et que la réalisation de cette ceinture fasse l'objet d'une

desserte réelle sur la base d'un plan de transport du RER. À ces conditions, ce projet peut être réalisé à très court terme. Il suffit de boucler la boucle !

Concernant les décisions concrètes, la réunion entre mon prédécesseur, Charles Picqué - accompagné de la ministre Mme Grouwels et du secrétaire d'État M. De Lille - et le ministre des Entreprises publiques, a eu pour objectif de baliser les étapes et la méthode de la concertation entre l'autorité fédérale et la Région bruxelloise. Cela fut aussi l'occasion, pour la Région, de mettre en avant sa position constructive : l'intégration du rôle régional du réseau ferroviaire peut se mettre en place, tout en tenant compte des autres dimensions de la SNCB.

L'objectif, c'est qu'en contrepartie, la Région obtienne une vision du transport ferroviaire dans Bruxelles qui intègre la dimension intrabruelloise, en lien avec les autres opérateurs publics, par exemple la société De Lijn, qui rêve de tracer des lignes dans Bruxelles.

Dans tous les contacts que j'ai eus, j'ai senti une volonté d'aboutir. C'est un projet gagnant pour les navetteurs, et complémentaire pour nous. Arrêtons de considérer cette ville comme un simple lieu de passage !

Il importe de développer une approche qui intègre l'ensemble des aspects de la mobilité.

La zone métropolitaine, évoquée par M. Pivin, constitue également un enjeu majeur. Au-delà du niveau fédéral, elle offre la capacité de discuter avec d'autres entités fédérées, en l'occurrence la Région flamande, à propos d'objectifs tels que l'emploi, l'économie, mais aussi la mobilité.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Dat staat in de institutionele akkoorden.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *Uw fractie heeft die akkoorden niet ondertekend.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Toch hebben we erop gewezen dat het een van de weinige positieve elementen van de akkoorden was.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *We waken er nauwgezet over dat dit*

Mme Cécile Jodogne.- Cela figure dans les accords institutionnels.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Votre formation politique n'a pas signé ces accords.

Mme Cécile Jodogne.- Nous avons néanmoins souligné qu'il s'agissait d'un des seuls éléments positifs de ces accords.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous veillerons particulièrement à ce que cet aspect des

aspect van de institutionele akkoorden uitgevoerd wordt. In het algemeen verbindt het Brussels Gewest zich ertoe dit proces op te starten, maar er moet overlegd en onderhandeld worden.

In het algemene kader van de mobiliteit mag de kwestie van de Ring niet louter als een factor in de economische ontwikkeling van de Vlaamse Rand gezien worden. Er is ook een verband met onze eigen economische ontwikkeling, de milieubescherming en de gezondheid. Al deze aspecten moeten met een open geest bekeken worden, zonder de vooringenomenheid dat de ene partij er meer belang bij zou hebben dan de andere.

Als antwoord op de vraag van de heer Doyen kan ik zeggen dat de MIVB anticipeert op de tariefintegratie. In overleg met De Lijn heeft ze enkele voorstellen uitgewerkt die besproken zullen worden met de NMBS en de TEC.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het goede nieuws is dat de mentaliteit aan het veranderen is en een Brussels NMBS-spoornet bespreekbaar is geworden. Nog maar kort geleden lichtten de drie voormalige bazen van de NMBS ons de werking van de NMBS toe en benadrukten zij dat de NMBS niet de bedoeling had om lokale verbindingen te organiseren.*

Sindsdien lijkt de NMBS de kwestie op een andere manier te bekijken. Een kwart van de reizigers tijdens de spitsuren zijn pendelaars uit de Rand, die nadien overstappen op het MIVB-net. Dat zijn de duurste uren, die de omvang van het net bepalen. Het Brussels Gewest draait dus op voor de kosten van de pendelaars op het MIVB-net omdat de NMBS haar taak niet vervult.

Wij hebben dan ook het recht om eisen te stellen! Een aantal beslissingen van de NMBS zijn onrustwekkend. Zo zou ze het nieuwe station van Charleroi financieren. Wij zouden liever zien dat de NMBS in haar dienstverlening investeert.

Een ander heikel dossier is het Diaboloproject.

accords institutionnels soit mis en œuvre. La Région bruxelloise fait le pari d'initier ce processus, dans l'intérêt de tous, mais cela nécessite la mise en place d'une concertation et d'une négociation.

Dans le cadre général de la mobilité, la question du ring ne doit pas être vue uniquement comme un facteur de développement économique pour la périphérie flamande. Cet élément est également lié à notre propre développement économique, à la protection de l'environnement et à la santé. Tous ces aspects doivent être abordés de manière ouverte, sans l'a priori selon lequel l'un aurait plus à gagner que l'autre dans l'opération.

Pour répondre à M. Doyen, comme elle l'a fait pour l'intégration de la billettique via la carte Mobib, la STIB a pris les devants dans le cadre du développement de l'intégration tarifaire. En concertation avec De Lijn, elle a élaboré et calculé quelques propositions, qui sont discutées avec la SNCB et la société TEC. Entre-temps, la société TEC a initié un chantier qui suscitera de nombreuses discussions.

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

Mme Céline Delforge.- La bonne nouvelle, c'est que les esprits évoluent et que parler du réseau ferré bruxellois, et notamment de celui de la SNCB, n'est plus une aberration. Il y a quelques semaines à peine, les trois anciens patrons de la SNCB nous ont présenté le fonctionnement de la SNCB, en insistant sur le fait que l'objectif de la société de chemins de fer n'était pas de faire rouler des trains pour assurer une desserte locale.

Depuis lors, il semble que la SNCB n'aborde plus cette question en ces termes, puisque les navetteurs de la périphérie devant se rabattre sur le réseau de la STIB représentent en moyenne un quart des usagers aux heures de pointe. Il s'agit de l'heure la plus coûteuse, qui conditionne la taille du réseau. Le transport de ces navetteurs par la STIB est donc financé uniquement par la Région bruxelloise, parce que la SNCB n'est pas en mesure d'assumer sa mission.

Nous sommes donc en droit de réclamer beaucoup ! Je n'évoquerai pas ici les 3% d'emplois dédiés aux Bruxellois par la SNCB. Je songe néanmoins à certaines pratiques, et notamment au fait que la

Daar werd afgestapt van de financieringsleutel 60/40. Een deel van de infrastructuur wordt met inkomsten uit de exploitatie gefinancierd. Het is toch niet logisch dat 0,5% van mijn treinticket Namen-Aarlen naar infrastructuurwerken gaat!

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Wij moeten dergelijke praktijken van de NMBS aan de kaak stellen.

Het is niet omdat ons geen advies over het vervoersplan van de NMBS is gevraagd, dat wij dat niet kunnen geven. We moeten ons laten horen. De huidige tendens om meer te investeren in infrastructuur dan in dienstverlening is immers bijzonder nefast.

Wij kunnen ons ook vragen stellen bij het nut van sommige investeringen, aangezien ze geen verbetering van de frequentie opleveren. De NMBS en Infrabel verschuilen zich achter technische argumenten, maar houden die wel altijd steek?

Ik denk bijvoorbeeld aan de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding, waarover de NMBS het nooit publiekelijk heeft. Moeten alle treinen eigenlijk wel door Brussel rijden?

Hoe zit het met het onderhoud van de secundaire haltes? Net over de grens van Brussel, op Vlaams grondgebied, zijn de secundaire haltes stevast goed onderhouden en gezellig. Langs Brusselse kant is de uitrusting minimaal of onbestaande. Wij moeten dezelfde maatstaf eisen voor de haltes in Brussel.

Het jongste vervoersplan stelt ons niet echt gerust, aangezien het aantal treinkilometers niet stijgt. Wij moeten waakzaam blijven.

Wij moeten nu werk maken van de uitdagingen waarmee we worden geconfronteerd. De huidige situatie is immers een ramp voor de Brusselaars. Sommigen overwegen om de stad te verlaten omdat het zo moeilijk wordt om zich in Brussel te verplaatsen. We moeten de uittocht naar de Rand een halt toeroepen!

Het is echter ook belangrijk om de pendelaars goede alternatieven aan te bieden, als wij niet willen dat de autofiles nog langer worden.

nouvelle gare de Charleroi pourrait être financée par la SNCB. Nous préférierions qu'elle s'occupe d'exploitation plutôt que d'infrastructures ! Il y a de quoi s'inquiéter.

Je ne reviendrai pas non plus sur les chantiers monumentaux des cathédrales wallonnes qui ne font rouler aucun train, ni sur le Diabolo ! Celui-ci a donné lieu à un ingénieux tour de passe-passe, puisque la clé de financement 60/40 a été délaissée et qu'une partie de l'infrastructure est financée par les recettes d'exploitation. Il n'est pas logique que 0,5% du prix de mon billet de train Namur-Arlon finance une infrastructure !

(Remarques de M. Vervoort)

Nous devons contester ces pratiques auprès de la SNCB. Nous pourrions aussi revenir sur le projet Diabolo et vérifier qui en a délivré les permis. Cette discussion pourrait cependant nous mener bien loin.

Nous sommes donc en position de force. Par ailleurs, ce n'est pas parce qu'on ne demande pas l'avis des Bruxellois qu'ils ne doivent pas le donner. Dans le cadre du plan de transport de la SNCB, les Bruxellois doivent se faire entendre, vu la désagréable tendance à intensifier les investissements relatifs aux infrastructures et à réduire ceux relatifs à l'exploitation.

On peut en outre s'interroger sur la finalité de certains investissements, puisque la fréquence des trains n'est pas augmentée pour autant. La SNCB et Infrabel se retranchent par ailleurs derrière des arguments techniques qui ne sont pas inébranlables.

Il suffit de penser à la saturation de la jonction Nord-Midi, parfois remise en cause, y compris en interne à la SNCB, mais malheureusement pas en public. Nous pouvons aussi nous demander si tous les trains doivent traverser Bruxelles. Est-ce qu'un train qui vient d'un bout du pays doit obligatoirement arriver à l'autre bout ?

Nous allons devoir cofinancer l'entretien d'une série de haltes secondaires. Vous pouvez faire cet exercice amusant : allez visiter une halte secondaire située à la lisière de Bruxelles. À quelques centaines de mètres se trouve une autre halte de la même importance, située en Flandre et étonnamment bien équipée, bien entretenue, accueillante pour le passager. Lorsqu'on entre en

Wij gaan vooruit op het vlak van het denkwerk, maar zouden nog heel wat daadkrachtiger kunnen zijn op het vlak van de verwezenlijkingen en de termijnen. De Brusselse regering kan zich daarbij altijd inspireren op ons voorstel van een Brussels expresnet.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *De benadering van de minister-president bevalt me. Hij heeft een intelligente visie op de mobiliteitsnoden binnen en buiten Brussel. Bij de NMBS daarentegen lijken de geesten maar traag te evolueren.*

Bovendien ontbreekt er in Brussel een gebruikerscultuur. Zo is het station van Jette helemaal vernieuwd. De Jettenaren weten dat ze hier een trein kunnen nemen naar Brussel-Centraal, maar toch doen ze dat niet. Waarom niet? Wel, in Jette stopt slechts één trein per uur, maximaal drie in de spitsuren. Zelfs als je weet wanneer de trein rijdt, loop je het risico hem te missen.

Als er elk kwartier een trein zou rijden, zouden de mensen er vaker voor kiezen, want als ze een trein missen, kunnen ze probleemloos de volgende

Région bruxelloise, on trouve un équipement soit minimal, soit inexistant. Nous devons être fiers de notre infrastructure ferroviaire. Il faut la réclamer avec vigueur.

Les dernières déclarations qui ont filtré sur le plan de transport ne sont pas rassurantes, dans la mesure où l'on n'y trouve pas d'augmentation de l'offre de kilomètres par train. Je nous invite à y être attentif, surtout lorsque j'entends que l'on ne s'inquiétera des horaires en soirée sur les lignes 26 et 28 qu'en 2018.

Il faut relever ces défis maintenant, sous peine de voir l'exode des ménages vers la périphérie se poursuivre, car les Bruxellois éprouvent tant de difficultés à se déplacer dans leur ville qu'ils envisagent parfois de partir. Il y a urgence, même du côté des navetteurs, qui se bousculent sur les quais. Il faut les prendre en charge pour éviter qu'ils viennent gonfler les files d'automobilistes.

En termes de conception, je pense que nous avançons. Nous pourrions cependant être plus volontaristes en termes de réalisations, d'exploitation et de délais. Je ne vous cache pas que nous gardons toujours à la disposition du gouvernement bruxellois l'excellent projet de réseau express bruxellois (REB) que nous avons développé.

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

M. Hervé Doyen.- Du côté de la Région, je me réjouis d'entendre notre ministre-président tenir un discours cohérent à propos d'une série de défis à relever et d'initiatives à réaliser. Il y a là une intelligence et une réflexion en matière de mobilité intra- et extrabruelloise qui me convient.

En revanche, parallèlement aux résultats annoncés par la SNCB et leur concrétisation dans l'avenir, son discours, inaudible pour les Bruxellois, semble évoluer extrêmement lentement. Il y a là matière à travailler en profondeur.

Enfin, je rejoins Mme Maes : la culture de l'utilisateur demeure quasiment absente en Région bruxelloise.

Pour illustrer mon propos, je prendrai un exemple que je connais bien : la gare de Jette. Celle-ci a été rénovée dans le cadre d'un contrat Beliris concernant la place Cardinal Mercier. Ce projet a

nemen. Zo werkt het ook voor de tram. De mensen kennen de tramuren nauwelijks, maar ze weten dat ze aan een halte niet al te lang moeten wachten.

In Brussel ontbreekt die cultuur echter, omdat er onvoldoende informatie wordt gegeven, omdat de tarieven niet geïntegreerd zijn en omdat sommige stations, zoals bijvoorbeeld Bockstael en Pannenhuis, in bijzonder slechte staat verkeren.

Zo heeft de heer Pivin heeft als burgemeester van Koekelberg bepaalde toegangen tot het station Simonis laten afsluiten omdat ze te gevaarlijk geworden waren. Er is dus nog werk aan de winkel vooraleer de keuzes op het vlak van rollend materieel, frequenties en infrastructuur effect hebben.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Kunt u mijn vraag beantwoorden over de treinen met 1.200 of 2.000 plaatsen?

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- Ik zal u dat schriftelijk bezorgen.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

TOT MEVROUW BRIGITTE

donné lieu à des échanges constructifs et intéressants, car intégrateurs. Pour autant, il n'y a pas davantage de trains qui arrivent en gare de Jette : en moyenne, un train par heure, maximum trois en période de pointe. Si ce train, qui dessert la gare de Bruxelles-Central et qui, à certaines heures, rejoint même la gare de Bruxelles-Schuman, est connu des Jettois, ces derniers ne le prennent pourtant pas parce que leur culture d'utilisation des transports publics ne correspond pas à la manière dont la SNCB fonctionne. Un train par heure vous fait prendre le risque de le manquer à tous les coups, même si vous connaissez son heure de passage. En revanche, si un train passe tous les quarts d'heure, les personnes se rendront à la gare, car elles sauront qu'elles pourront attraper le train suivant un quart d'heure plus tard. De même, les gens connaissent peu les horaires de tram. Ils savent qu'en se rendant à un arrêt, ils ne devront pas trop attendre pour prendre le suivant.

Cette culture est inexistante en Région bruxelloise, où l'on est confronté à un manque d'information, une non-intégration tarifaire, un délabrement de certaines gares. Je vous invite à vous rendre à la gare de Bockstael dont l'état répugnant rebuterait les plus intrépides. On peut dire la même chose de la gare Pannenhuis.

M. Pivin, bourgmestre de Koekelberg, a pris un arrêté de police pour fermer certains accès à la gare Simonis, tellement elle était devenue dangereuse. Il a fallu un arrêté de police pour placer des treillis et des fils barbelés dans cette espèce de zone de non-droit. C'est dire s'il reste encore du chemin à parcourir pour valoriser le matériel roulant, les fréquences et les infrastructures.

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

M. Philippe Pivin.- Avez-vous eu l'occasion de répondre à ma question sur les trains de 1.200 places ou de 2.000 places ?

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Non, mais on vous fournira la réponse par écrit.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

**betreffende "de situatie van de bushokjes en
de indicatoren van de real-time wachttijd op
het MIVB-net".**

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het
Frans).-** Ik wil het hebben over uw beleid inzake
bushokjes.

*In het vorige beheerscontract van de MIVB stond
dat de 2.200 Brusselse bushokjes zouden worden
vervangen en dat ze voortaan zouden worden
beheerd door de MIVB, op grond van de organieke
ordonnantie van 22 november 1990.*

*Ik schets de historische achtergrond van dit
dossier, dat om onverklaarbare redenen al veel te
lang aansleept. Bushokjes zijn van groot belang
voor het imago van de stad.*

*In februari 2011 zei u dat de bushokjes van de
MIVB geleidelijk aan zouden worden vervangen
door designerbushokjes, naar een ontwerp van
Brusselaar Xavier Lust. De nieuwe bushokjes zijn
opgebouwd uit modules, waardoor de afmetingen
kunnen worden aangepast aan de haltes. Indien
nodig kunnen ticketautomaten en fietsenstallingen
aan de hokjes worden toegevoegd.*

*In zijn basisvorm kost één bushokje 8.000 tot
10.000 euro. De eerste hokjes zouden in de herfst
van 2011 worden geplaatst, bij tramlijn 94 in
Oudergem en Watermaal-Bosvoorde.*

*De elektronische borden waarop de wachttijden
worden weergegeven, zouden vergelijkbaar zijn
met de recentste exemplaren die de MIVB bij
bepaalde haltes liet installeren.*

*In januari 2013 zei u dat vier gemeenten
(Oudergem, Etterbeek, Schaarbeek en Watermaal-
Bosvoorde) een voorlopig akkoord hadden gesloten
over het beheer van de bushaltes en -hokjes. U zei
ook dat de zaak werd besproken met gemeenten
waar het contract was verlopen en dat bepaalde
andere gemeenten hun contract met Clear Channel
of JCDecaux hadden verlengd.*

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

**concernant "la situation des abribus et des
indicateurs d'attente en temps réel sur le
réseau de la STIB".**

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je souhaiterais
faire le point sur l'état d'avancement du transfert de
gestion des abribus, dossier sur lequel mes
collègues vous ont interrogé en janvier de cette
année.

Il s'agit de l'un des projets majeurs et les plus
anciens de la STIB puisqu'il figurait déjà dans le
précédent contrat de gestion. Il a pour objectif de
remplacer les 2.200 arrêts bruxellois et de
reprendre leur gestion au compte de la STIB, se
basant sur l'ordonnance organique du
22 novembre 1990 et plus précisément sur
l'article 16 §3 stipulant : "La STIB est habilitée à
établir, sur toute voirie, les équipements nécessaires
à l'exploitation du réseau et leurs accessoires,
moyennant l'autorisation du gouvernement et
l'autorisation des communes concernées".

Il n'est pas inutile de retracer l'évolution de ce
dossier qui a pris un retard considérable pour une
raison qui nous échappe. Les abribus font partie
intégrante du mobilier urbain et une harmonisation
de celui-ci contribue à donner à la Région une
image de marque.

En février 2011, vous annonciez à la presse le
remplacement progressif des abribus de la STIB par
des abris signés par le designer bruxellois Xavier
Lust. Ces abribus présentaient l'avantage d'être
modulables, ce qui permettait de les adapter à la
longueur des arrêts et à leur fréquentation. Il était
précisé que des automates de vente de billets GO et
des abris couverts pour vélos pouvaient être ajoutés
en fonction des nécessités.

Le coût d'installation d'un abri "basique" était
estimé à une somme entre 8.000 et 10.000 euros.
Les premiers abribus étaient annoncés pour
l'automne 2011 et devaient être installés en premier
lieu sur le tronçon de la ligne 94 à Auderghem et
Watermael-Boitsfort.

U zei dat de openbare aanbestedingsprocedure voor de levering van de bushokjes in de komende maanden van start zou gaan. Is dat ondertussen gebeurd? Is het nog steeds de bedoeling dat de nieuwe bushokjes begin volgend jaar worden geplaatst?

U zei dat de MIVB ondertussen zou blijven onderhandelen met de gemeenten die nog geen akkoord hadden gesloten.

Hebt u sinds januari nog contact gehad met die gemeenten? Wat was het resultaat? Om hoeveel gemeenten gaat het?

U zei dat in bepaalde gemeenten de kwestie van de bushokjes tijdens de overgangperiode door de MIVB zou worden geregeld. Om hoeveel gemeenten gaat het? Hoeveel gemeenten regelen de kwestie zelf?

U kondigde aan dat u de commissieleden een recente tabel zou bezorgen met informatie over alle gemeenten. Kunt u daarvan werk maken?

Alle metro- en premetrostations zijn uitgerust met elektronische borden die de reële wachttijden aangeven, maar bij de bovengrondse haltes is het chaos troef. Al te vaak lees je dat het om 'theoretische wachttijden' gaat. Wat heeft een passagier daaraan?

Hoeveel bovengrondse haltes zijn uitgerust met elektronische borden die de reële wachttijden weergeven? Hoeveel haltes zijn uitgerust met elektronische borden van Clear Channel of JCDecaux?

Bepaalde haltes zullen niet langer worden beheerd door een privébedrijf in opdracht van een gemeente, maar door het Brussels Gewest. Welke gevolgen zal dat hebben voor de elektronische borden? Aan hoeveel haltes zullen de borden worden vervangen? Hoe verklaart u dat de aangekondigde harmonisering van de borden zo lang op zich laat wachten?

Par la même occasion, l'annonce fut faite que les afficheurs des temps d'attente seraient comparables à ceux des exemplaires les "plus récents" placés par la STIB à certains arrêts importants.

En janvier de cette année, vous nous expliquiez que quatre communes - Auderghem, Etterbeek, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort - fonctionnaient avec un protocole d'accord provisoire pour la gestion des arrêts et des abris. Vous ajoutiez que des transactions étaient en cours avec les communes dont les contrats avaient expiré, et que certaines communes avaient prolongé le contrat existant avec Clear Channel ou JCDecaux.

Vous annonciez que le marché de la STIB de fourniture et d'entretien des abris devait être lancé dans les mois qui allaient venir. Nous voici à l'approche de la fin de l'année, mais aussi de la fin de la législature, et plusieurs questions se posent.

Le marché de la STIB de fourniture et d'entretien des abris a-t-il été lancé ? Le cas échéant, quand ? La mise en place des nouveaux abribus est-elle toujours fixée au début de l'année prochaine ?

Selon vos dires, l'idée était qu'entre-temps, la STIB poursuive les contacts avec les communes qui n'ont pas encore signé l'accord et qu'elles seraient également parties prenantes de ce nouveau contrat.

Depuis janvier, avez-vous poursuivi vos contacts avec ces communes et avec quels résultats ? Combien de communes sont-elles concernées ?

Vous aviez dit que pour certaines communes, la période transitoire était gérée par la STIB. Combien de communes géreront la période transitoire ? Pour combien d'autres communes cette période sera-t-elle gérée par la STIB ?

Vous aviez indiqué que vous communiqueriez un tableau actualisé à la commission - le dernier remontant à 2011 - reprenant le détail de la situation commune par commune. Pourriez-vous nous communiquer ce tableau ?

Un autre point connexe du dossier des arrêts de surface est la situation des indicateurs d'attente en temps réel.

Alors que les stations de métro et de prémétro sont pourvues d'afficheurs donnant les heures de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Hebt u in het kader van de internationale architectuurwedstrijd voor de aanleg van de openbare ruimte richtlijnen gegeven om ervoor te zorgen dat de bushokjes wel degelijk de door de regering gekozen hokjes zijn?

Het Flageyplein werd in het kader van een wedstrijd heraangelegd. De bushokjes op het plein vallen onder de verantwoordelijkheid van het gewest en Brussel Mobiliteit. Is uw administratie wel in staat om die hokjes te beheren? Het onderhoud ervan laat immers te wensen over, in tegenstelling tot dat van de hokjes die worden beheerd door de twee bedrijven die mevrouw d'Ursel zonet vermeldde.

Bestaat er een gewestelijk beheerscontract voor het beheer van de bushokjes? Hoe verloopt het beheer door het gewest concreet?

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

passage en temps réel, la situation des afficheurs en surface reste assez confuse, voire chaotique. Il est courant de lire la mention "temps théorique". Que signifie ce type d'information pour l'usager du transport public ?

Combien d'arrêts de surface sont-ils équipés d'indicateurs de temps d'attente en temps réel de la STIB ? Combien d'arrêts sont-ils équipés de ceux de Clear Channel et de JCDecaux ?

Certains arrêts vont changer de gestionnaire entre commune et Région et passer du privé à la Région. Dans quelle mesure le changement va-t-il affecter la gestion de ces indicateurs ? Combien d'arrêts seront-ils touchés par un changement de gestion d'indicateur en temps réel ? Pour quelles raisons l'uniformisation annoncée des afficheurs se fait-elle autant attendre ?

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- L'excellente interpellation de ma collègue est très complète. Ma question connexe s'inscrit dans le cadre de la volonté de la ministre, également affichée dans l'accord de majorité, d'harmoniser le mobilier urbain dans l'espace public. Dans le cadre des concours d'aménagement de l'espace public, avez-vous donné des directives, par exemple dans le cahier des charges, pour que les abribus soient bien ceux choisis par le gouvernement et pas d'autres ?

Je reviens à la question de la place Flagey, qui a été aménagée dans le cadre d'un concours. On y trouve des abribus spécifiques, qui relèvent de la responsabilité de la Région et de Bruxelles Mobilité. J'ai quelques inquiétudes quant à la capacité de votre administration à gérer les abribus, sachant que l'entretien de ceux de la place Flagey laisse souvent à désirer, contrairement à celui des arrêts gérés par les deux sociétés auxquelles Mme d'Ursel faisait référence.

Y a-t-il un contrat de gestion des abribus au niveau de la Région ? Comment cette gestion se passera-t-elle concrètement ?

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

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit me aan bij de vragen van beide collega's. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De openbare aanbesteding voor de bushokjes werd in 2013 uitgeschreven, maar de procedure werd in juni van dat jaar onderbroken. De onderhandelingen met Brussel-Stad leverden immers niets op en worden de komende dagen heropgestart. De juridische regeling voor de bushokjes in Brussel-Stad verschilt van die in de rest van het gewest. De stad wil de bushokjes van het type Horta behouden, waarvan ze bovendien eigenaar is.*

Er werd contact opgenomen met acht andere gemeenten, waarvan er vier een overeenkomst met de MIVB sloten en vier andere het beheer van de bushokjes op hun grondgebied de facto aan de MIVB overdroegen. Op dit moment beheert de MIVB dus de bushokjes op het grondgebied van acht gemeenten: Oudergem, Etterbeek, Elsene, Sint-Joost-ten-Node, Sint-Gillis, Schaerbeek, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Sommige gemeenten namen de wachttijdsindicatoren op in hun bestek van de openbare aanbesteding voor de commerciële uitbating van de bushokjes, andere niet.

De MIVB wil haar reizigers graag realtime-informatie aanbieden en plaatste 71 informatieborden naast de 239 die reeds door de twee concessiehouders waren geplaatst. De MIVB wil het totale aantal informatieborden optrekken tot 361. Volgens de overheidsopdracht moet 40% ervan worden uitgerust met wachttijdsindicatoren. Omdat de aanbesteding voorziet in de vervanging van de bestaande bushokjes, komen er dan ook nieuwe borden.

In het kader van de overheidsopdracht kan het aantal indicatoren worden opgetrokken, op voorwaarde dat de financiële voorwaarden dat toestaan. Bij het plaatsen van de nieuwe bushokjes zal de MIVB moeten streven naar de uniformiteit van de informatie-apparatuur.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je me joins aux questions de mes collègues.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le marché des abris aux arrêts de surface a été lancé en 2013, mais la procédure a été interrompue en juin de la même année. En effet, les négociations avec la ville de Bruxelles n'ont pas abouti et elles doivent être relancées dans les prochains jours. Le régime juridique des abris de la ville diffère de celui des abris sur le reste de la Région. La ville tient à conserver les abris de type Horta dont elle est propriétaire, de surcroît.

Des contacts ont été pris avec huit autres communes, dont quatre ont signé une convention avec la STIB, les quatre autres ayant transféré de fait à la STIB la gestion des abris situés sur leur territoire. Actuellement, la STIB gère donc les abris sur le territoire de huit communes : Auderghem, Etterbeek, Ixelles, Saint-Josse-ten-Noode, Saint-Gilles, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Lambert.

Quant aux indicateurs de durée d'attente, certaines communes les ont imposés dans leur cahier des charges dans le cadre de marchés publics pour l'exploitation publicitaire des abris, d'autres pas.

La STIB, soucieuse de fournir de l'information en temps réel à ses voyageurs, a donc suppléé aux carences constatées. C'est ainsi qu'elle a placé 71 équipements, en plus des 239 installés par les deux concessionnaires. Elle prévoit une extension à 361 du nombre de ces afficheurs. Le marché pour les abris prévoit que 40% d'entre eux devront être équipés d'afficheurs de durée d'attente, soit plus de 800 installations. Comme ce marché prévoit de remplacer les abris existants, ce seront donc de nouvelles installations qui seront de mise.

La possibilité existe d'étendre le nombre d'afficheurs dans le cadre de ce marché, pour autant que les conditions financières offertes par celui-ci le permettent. La STIB tendra donc, à terme, au fur et à mesure du déploiement des nouveaux abris, vers une similitude des différents équipements en termes d'informations affichées.

Ik betreur dat er nog steeds theoretische wachttijden worden aangekondigd, maar de situatie is erop vooruitgegaan sinds de invoering van het Phoenix-systeem. Er zijn wel nog steeds problemen met de lokalisatie van sommige bussen, vooral bij omleidingen of in smalle straten.

Zodra er defecten in het systeem worden vastgesteld, deelt de MIVB die onmiddellijk mee aan de concessiehouder.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *De bushokjes worden dus beheerd door de MIVB?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad, ze worden beheerd van op het Flageyplein.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *En hoe staat het met de architectuurwedstrijden?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op dit moment lopen er naast de wedstrijd voor het Rogierplein slechts weinig openbare architectuurwedstrijden. Bij het metrostation Simonis komt een fontein evenals bushokjes van het standaardtype.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Uw administratieve diensten moeten daarmee rekening houden.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het zijn de door de MIVB geselecteerde bushokjes die worden geplaatst. Er zijn gesprekken aan de gang met de stad Brussel over het type bushokje waarvan zij eigenaar is.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Is de stad Brussel wel de eigenaar van die bushokjes?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Jazeker. Ik bezorg de commissie nog aanvullende informatie.*

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *De interpellatie was lang maar het antwoord kort. Wanneer mogen we de nieuwe bushokjes in die acht gemeenten verwachten en hoe*

Si des annonces "temps théorique" sont encore à déplorer, la situation tend à s'améliorer depuis que le système d'aide à l'exploitation Phoenix est opérationnel. Des problèmes de localisation de certains bus subsistent, principalement lors de détournements dus à des travaux ou sur ordre de police à la suite de manifestations ainsi que dans les rues étroites.

Dès qu'elles sont constatées, la STIB signale immédiatement les pannes de système au concessionnaire.

M. Aziz Albishari.- *C'est donc la STIB qui gère les abribus.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *En effet. La gestion est basée à Flagey. Pour les détails, je m'adresserai à la STIB.*

M. Aziz Albishari.- *Et sur les concours d'architecture ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Pour le moment, il y a très peu de concours d'architecture publics en exécution. Il reste néanmoins celui de la place Rogier. Il me semble qu'à la station de métro Simonis, une fontaine est notamment prévue. Les abribus y seront du type standard.*

M. Aziz Albishari.- *Vos deux administrations doivent intégrer cette dimension.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Ce sont les abribus sélectionnés par la STIB qui seront réalisés. Des discussions ont lieu avec la ville de Bruxelles sur le type d'abribus dont elle est la propriétaire.*

M. Aziz Albishari.- *Elle en est bien la propriétaire ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Oui. Je vais peaufiner mes réponses pour vérifier ces informations. J'enverrai les compléments d'information à la commission.*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- *C'était une courte réponse pour une très longue interpellation. Je reste sur ma faim concernant les onze autres communes. Où en êtes-vous ? Et quand verra-t-on ces*

staat het met de elf overige gemeenten?

U bent blijkbaar bijzonder tevreden dat 40% van de bushokjes zal worden uitgerust met informatieborden. Voor een stad als Brussel is dat niet erg ambitieus!

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het beheer van de bushokjes van acht gemeenten is al overgedragen aan de MIVB, maar een aantal contracten lopen nog.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Tot wanneer?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik som ze op:*

- Anderlecht, november 2015;
- Sint-Agatha-Berchem, juni 2025;
- Brussel-Stad, september 2015;
- Evere, maart 2014;
- Vorst, juni 2017;
- Ganshoren, september 2015;
- Jette, eind 2017;
- Koekelberg, oktober 2017;
- Sint-Jans-Molenbeek, einde mei 2018;
- Ukkel, eind 2017;
- Sint-Pieters-Woluwe, 30 november 2018.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Wanneer worden de bushokjes geplaatst?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik kan u geen precieze datum geven, maar de MIVB zal de onderbroken procedure de komende dagen opnieuw opstarten.*

- *Het incident is gesloten.*

nouveaux abribus dans les huit premières communes ?

Vous avez l'air très heureuse de pouvoir compter, dans l'avenir, sur 40% d'indicateurs. Dans une ville comme la nôtre, c'est une ambition extrêmement faible !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a évidemment des contrats encore en cours. Je pourrais ajouter une liste de la fin présumée de ceux-ci. J'ai ici un court état de la situation. Huit communes ont déjà été transférées à la STIB et, pour les autres, les contrats sont encore en cours.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Et la plupart sont pour quand ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je peux vous les énumérer :

- Anderlecht, en novembre 2015 ;
- Berchem-Sainte-Agathe, en juin 2025 ;
- Bruxelles-Ville, en septembre 2015 ;
- Evere, en mars 2014 ;
- Forest, en juin 2017 ;
- Ganshoren, en septembre 2015 ;
- Jette, fin 2017 ;
- Koekelberg, en octobre 2017 ;
- Molenbeek-Saint-Jean, fin mai 2018 ;
- Uccle, fin 2017 ;
- Woluwe-Saint-Pierre, le 30 novembre 2018.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Et quand verrons-nous les abribus mis en place ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne peux pas vous donner une date exacte, mais la STIB va relancer dans les prochains jours la procédure qui avait été interrompue.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER, betreffende "de onrustwekkende verslechtering en de ernstige mobiliteitsproblemen die de sluiting van de Albertbrug zou veroorzaken".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- De Albertbrug is de brug over de spoorweg achter het station van Schaarbeek, in het verlengde van de Zénobe Grammelaan. Ze verbindt de Voorhavenstraat en de Vilvoordselaan met de Léon Monnoyerkaai.

Deze brug in gewapend beton rust op zeven pijlers en beschikt over een trottoir aan weerskanten en over mooie gietijzeren lantaarns.

De bouw van de brug begon in het begin van de jaren 20. De administratie van de openbare spoorwegen was de bouwheer. De brug wordt nog steeds door Infrabel beheerd.

Het gaat om een drukke verkeersader. In 2006 werden er tijdens de ochtend- en avondspts 500 à 700 voertuigen per uur geteld en die frequentie is de voorbije jaren niet gedaald. Voor een aantal wijken in Schaarbeek en Evere is het de enige verbinding met het noorden en de Vilvoordselaan.

De brug wordt ook gebruikt door lijn 58, die Vilvoorde verbindt met het Noordstation via het station van Schaarbeek en de Berenkuil, evenals door de bussen die van en naar het nabijgelegen depot van Haren rijden en door de vrachtwagens van Net Brussel die afval ophalen in Schaarbeek en Evere en het naar de verbrandingsoven brengen.

Het enige alternatief voor de Albertbrug is de Van Praetbrug, maar die is al oververzadigd en de wegen ernaartoe zouden geen bijkomende verkeersstroom aankunnen.

De Albertbrug is in erg slechte staat. In 2012 meldde Infrabel dat al aan de stad Brussel, de

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS, concernant "la dégradation inquiétante et les graves problèmes de mobilité qu'entraînerait la fermeture du pont Albert".

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

Mme Cécile Jodogne.- Le pont Albert, appelé aussi la rampe du Lion, enjambe les voies de chemin de fer à l'arrière de la gare de Schaarbeek, dans la prolongation de l'avenue Zénobe Gramme. Ce pont permet de rejoindre la rue de l'Avant-Port et l'avenue de Vilvorde d'un côté, et le quai Léon Monnoyer de l'autre.

Il s'agit d'un pont entièrement réalisé en béton armé, formé de deux alignements de sept piles enjambant les voies. Il dispose également de deux trottoirs de chaque côté des piles et des arcs, en porte-à-faux et protégés par un parapet en béton. De beaux lampadaires en fonte sont disposés sur des socles en béton à la verticale de chaque pile.

La construction de ce pont a démarré au début des années 20 du siècle dernier. L'administration des chemins de fer de l'État en était le maître d'ouvrage. C'est encore aujourd'hui Infrabel qui doit en assurer la gestion.

La rampe du Lion est un passage clé en matière de mobilité. En 2006, on y dénombrait déjà un flux de 500 à 700 véhicules par heure aux heures de pointe du matin et du soir. Ces chiffres furent établis à l'occasion de la création du plan communal de mobilité de la commune de Schaarbeek.

La fréquentation du pont n'a pas diminué ces dernières années. Il s'agit d'une voirie interquartiers, reliée au nord à une voie métropolitaine (l'avenue de Vilvorde), et donnant accès au sud à un réseau de voiries interquartiers à Schaarbeek et Evere. C'est l'unique lien pour les quartiers Huart Hamoir, Walckiers et Saint-Vincent avec le nord et l'avenue de Vilvorde.

gemeente Schaarbeek en het gewest. In 2013 vroeg Brussel Stedelijke Ontwikkeling de gemeenten om hun opmerkingen mee te delen, zodat Infrabel zich daarop kon baseren voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor een renovatie van de brug.

Enkele weken geleden organiseerde Brussel Stedelijke Ontwikkeling een vergadering met Infrabel, de MIVB, de gemeente Schaarbeek en de politiezone Bruno. Infrabel stelde een nieuwe studie voor over de stabiliteit van de brug. Die is erop achteruitgegaan en er zou zelfs een reëel risico zijn op vallende brokstukken. Die zouden op de sporen of op een trein kunnen terechtkomen.

Infrabel herinnerde eraan dat de brug verboden is voor voertuigen van meer dan 10 ton, maar dat die regel vaak overtreden wordt, onder meer door Net Brussel. Voor bussen geldt een uitzondering op het verbod. Daarom wil Infrabel op korte termijn fysieke hinderpalen plaatsen, zoals een portaal of een middenberm, die de voertuigen verhindert om over het verzwakte centrale deel van de brug te rijden.

Niet alleen Net Brussel, maar ook andere bedrijven langs het kanaal en de bussen van lijn 58 zouden dus een andere oplossing moeten zoeken. Auto's, fietsers en voetgangers zouden op korte termijn de brug kunnen blijven gebruiken.

Op langere termijn kan Infrabel nog steeds geen stedenbouwkundige vergunning aanvragen, bij gebrek aan informatie, met name vanwege het gewest. Volgens Infrabel is renovatie geenszins een optie en moet de brug gesloopt worden en helemaal opnieuw gebouwd. Door het beschermde karakter van het Moeraske moet de brug op dezelfde locatie blijven.

De veiligheid van de wegen en de reizigers van de NMBS is een prioriteit, maar ook de mobiliteit in de buurt en de bredere omgeving is essentieel.

Sinds ik mijn interpellatie heb ingediend, heeft Infrabel inderdaad hinderpalen geplaatst en moeten de bussen dus omrijden.

Waarom heeft Mobiel Brussel niet deelgenomen aan de vergaderingen over het probleem? Hoe zult u de omleidingen organiseren van de bussen en de vrachtwagens?

C'est aussi le passage emprunté par la ligne 58, qui relie Vilvorde à la gare de Bruxelles-Nord, en passant par la gare de Schaerbeek et la Cage aux ours. De nombreux bus rejoignant le dépôt de Haeren, situé à proximité, l'empruntent également.

L'une des sorties de l'incinérateur donne sur cette voirie, ce qui explique son usage intensif par les véhicules de Bruxelles-Propreté qui effectuent leurs collectes à Evere et Schaerbeek.

En définitive, le pont Albert est un élément essentiel de la mobilité pour Evere, Schaerbeek et Neder-over-Hembeek. La seule alternative à ce pont est la traversée par le pont Van Praet, déjà fortement encombré. Cette alternative entraîne en outre un report de flux vers des voiries non aménagées à cet effet. Elle n'est donc pas idéale.

Aujourd'hui, le pont est en très mauvais état. En 2012, les communes concernées, soit la ville de Bruxelles et Schaerbeek, ainsi que les instances régionales, ont été averties de cette situation par Infrabel. Début 2013, c'est l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL, qui est devenue entretemps Bruxelles Développement urbain) qui a sollicité les communes afin qu'elles communiquent leurs souhaits et leurs options quant au devenir de ce pont pour orienter Infrabel dans la demande d'un permis d'urbanisme en vue d'une rénovation ou d'une démolition-reconstruction.

Il y a quelques semaines, Bruxelles Développement urbain a organisé une réunion à laquelle se trouvaient représentés Infrabel, la STIB, la commune de Schaerbeek et la zone de police Bruno. Infrabel y a présenté les résultats d'une nouvelle analyse de stabilité du pont, plans et photos à l'appui.

Selon Infrabel, la stabilité du pont continue à se dégrader et certaines poutrelles transversales ont d'importants points de faiblesse. Quelque 6m30 de béton se sont déjà progressivement détachés et risquent de tomber !

Le danger principal est bien évidemment la chute d'éléments de béton sur les voies ou sur un train. Lors de cette réunion, Infrabel a aussi rappelé que l'interdiction d'emprunter le pont pour le charroi de plus de 10 tonnes, en vigueur depuis dix ans, n'est pas respectée, en particulier par Bruxelles-Propreté

Welk alternatief heeft de MIVB voor de wijken die nu bediend worden door lijn 58? Door de omleiding via de Van Praetbrug zal het centrum van Schaarbeek een jaar lang niet bediend worden.

Wanneer zullen uw diensten Infrabel de gegevens bezorgen die nodig zijn voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning en dus voor een oplossing op lange termijn? Meer bepaald moet het gewest aangeven welke eigenschappen de brug moet hebben om te voldoen aan de vereisten van het autoverkeer.

Tegen eind 2014 zijn er werken gepland aan het kruispunt van de Vilvoordselaan en de Van Praetbrug. Mobiel Brussel stelde precies de Albertbrug voor als alternatieve route tijdens de werken! Zo zal de situatie er niet op verbeteren. Ik betwijfel zelfs of Infrabel die oplossing zal accepteren.

dont l'incinérateur est situé à proximité immédiate. Rappelons que les bus ont, eux, la possibilité de déroger à cette interdiction.

Dans ce contexte, Infrabel souhaite mettre en place à court terme des mesures physiques pour limiter le trafic : un porche qui empêche le passage des gros véhicules, la réduction de la largeur des bandes de circulation par le placement d'une berme centrale, pour éviter que les véhicules passent sur la partie médiane du pont, la plus fragilisée.

À court terme donc, non seulement Bruxelles-Propreté ne pourrait plus emprunter ce pont, ni d'ailleurs d'autres entreprises situées le long du canal ou des véhicules s'y rendant, mais ce serait également le cas des bus de la ligne 58. Le trafic de véhicules automobiles, les cyclistes et les piétons pourraient, à court terme, continuer à utiliser le pont, qui constitue l'une des rares traversées nord-sud des voies de chemin de fer. C'est également un axe important pour les cyclistes, qui leur permet de rejoindre l'avenue de Vilvorde, bien équipée en pistes cyclables.

Pour le moyen, voire le long terme, Infrabel n'est toujours pas en mesure de déposer une demande de permis d'urbanisme. La société manque d'informations précises, de la part de la Région principalement. Par ailleurs, Infrabel a réaffirmé, lors de la dernière réunion, qu'une rénovation n'était pas possible et que seule une démolition avec reconstruction était envisageable, qui plus est uniquement à l'emplacement actuel, en raison de la protection de la zone du Moeraske.

Si la sécurité des voies et des voyageurs de la SNCB est un enjeu prioritaire que l'on ne peut ignorer, l'accessibilité et la mobilité de toute cette zone sont aussi essentielles.

Ma question a été introduite au début du mois de novembre. Entre-temps, vos services auront pris connaissance des dernières informations : Infrabel a confirmé l'installation des porches et la STIB a été prévenue du fait que la ligne 58 ne pourrait plus emprunter le pont. Cet aspect figurait au conditionnel dans mon texte initial et se confirme donc plus rapidement que prévu. Vous n'étiez peut-être pas au courant de cette situation préoccupante en novembre, mais vous l'êtes certainement aujourd'hui.

Pourquoi l'administration de Bruxelles Mobilité n'a-t-elle pas participé, semble-t-il, aux différentes réunions organisées pour discuter de cette question de mobilité importante ? Vous avez reçu confirmation de l'interdiction prochaine, par des mesures physiques, du passage du charroi lourd sur le pont Albert. Comment organiserez-vous les déviations après la mise en place de ces mesures ? Quelle alternative pourrait envisager la STIB pour garantir la desserte des quartiers aujourd'hui traversés par la ligne 58 ? Le quartier de la gare de Schaerbeek ne sera en effet pas desservi pendant un an, puisque la ligne 58 sera déviée par le pont Van Praet.

Quand vos services discuteront-ils avec Infrabel et transmettront-ils les éléments qui lui permettent d'avancer sur une demande de permis et sur la mise en œuvre d'une solution à long terme ? Infrabel a récemment déploré l'absence d'informations de la Région sur les caractéristiques que devait présenter le nouveau pont pour répondre aux exigences de la mobilité autoroutière.

Nous venons d'apprendre qu'étaient envisagés, pour la fin de 2014, des travaux de réfection de l'avenue de Vilvorde au carrefour avec le pont Van Praet, dans le cadre du projet Docks Brussel et de la nouvelle bretelle d'accès. L'alternative proposée par Bruxelles Mobilité à cette fin était justement le pont Albert !

Si l'ensemble du trafic est reporté du pont Van Praet vers le pont Albert, la situation ne va pas s'améliorer. Je ne suis même pas certaine qu'Infrabel acceptera le projet, car, pour les voies locales que constituent l'avenue Georges Rodenbach et l'avenue Princesse Élisabeth, ce serait catastrophique.

Cet enjeu de mobilité n'a certes pas l'ampleur de la fermeture du tunnel Léopold II, mais il aura de lourdes conséquences sur une large zone du nord-est de la Région bruxelloise. C'est donc avec intérêt que j'écouterai vos réponses.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De Albertbrug ligt op de grens van

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le pont Albert se situe sur le territoire de la Ville de

Brussel-Stad en Schaarbeek. Het is een belangrijke verbinding tussen twee zones die van elkaar zijn gescheiden door de spoorweg.

Sinds enige tijd gaat de toestand van de brug sterk achteruit. Brussel Mobiliteit is zich bewust van het probleem. De instantie werd trouwens van bij het begin betrokken bij de vergaderingen die Brussel Stedelijke Ontwikkeling op verzoek van Infrabel organiseerde.

Sindsdien werd de situatie grondig bestudeerd, rekening houdende met factoren die de situatie sterk beïnvloeden, namelijk de toekomstige invulling van het terrein Schaarbeek-Vorming en het belang van de brug uit 1925 als erfgoed en voor het stadslandschap.

Er moet echter een oplossing op korte termijn komen. Brussel Mobiliteit heeft de situatie bestudeerd, en hield daarbij rekening met het feit dat de brug twee wijken met elkaar verbindt, met de behoeften van Brussel-Stad en de gemeente Schaarbeek en de mogelijke omleidingen voor de buslijnen. Tot slot hield Brussel Mobiliteit ook rekening met de werf van Docks Brussel.

Vanaf 23 december wordt de Albertbrug gesloten voor zwaar verkeer omdat er dringend werken moeten worden uitgevoerd. Enkel voertuigen die maximum 3,5 ton wegen, mogen dan nog over de brug, om te vermijden dat de toestand verder verslechtert.

Buslijn 58 zal bijgevolg voor onbepaalde tijd worden omgeleid via de Vilvoordselaan, de Teichmanbrug en de Lambermontlaan.

De bus zal gedurende de werken niet langer stoppen aan het station van Schaarbeek. Dat zou namelijk te veel tijd kosten. De omleiding zal de MIVB veel geld kosten. Zodra er weer bussen over de Albertbrug mogen rijden, zal lijn 58 weer de oude route volgen.

Om de hinder als gevolg van de omleiding te beperken, stelt de MIVB voor om een voorlopige busstrook aan te leggen op de Vilvoordselaan. Dat voorstel moet nog door Brussel Mobiliteit worden bestudeerd.

Het is ook de bedoeling om de voetgangerstunnel onder de sporen van het station van Schaarbeek te

Bruxelles, à la limite de la commune de Schaarbeek. Il prolonge la rampe du Lion jusqu'à l'avenue Zénobe Gramme. Le pont Albert est sans aucun doute un ouvrage d'art décisif de connexion entre deux territoires séparés par le chemin de fer, véritable barrière urbaine.

Depuis un certain temps, la structure du pont se détériore. Bruxelles Mobilité est consciente du caractère très préoccupant de cette situation. Elle fut d'ailleurs incluse dès le début des discussions, soit depuis la première réunion organisée le 11 septembre 2012 par Bruxelles Développement urbain à la demande d'Infrabel.

Depuis lors, la réflexion s'est nourrie d'enjeux cruciaux porteurs d'impacts non négligeables sur le scénario de mobilité à venir : des enjeux de programmation sur le devenir du site de Schaarbeek-Formation ainsi que l'enjeu de la valeur patrimoniale et du paysage urbain de cet ouvrage d'art, inauguré en 1925 et représentatif de l'ingénierie du béton armé.

Cependant, à court terme, une solution doit être envisagée. L'administration de Bruxelles Mobilité étudie la question en tenant compte du statut interquartiers de la voirie, des demandes et besoins connus de la Ville de Bruxelles et de la commune de Schaarbeek, et sur la base des possibilités de déviation de la ligne de bus. Elle tient aussi compte des travaux prévus dans le cadre du projet Docks Brussel.

Entre-temps, à partir du 23 décembre prochain, en accord avec la SNCB et Infrabel, le pont Albert sera fermé au trafic lourd pour l'exécution de travaux urgents de réparation. Seul le passage des véhicules de moins de 3,5 tonnes sera encore autorisé pour éviter une dégradation trop rapide du pont en attendant le début du chantier. Des portiques seront sans doute placés pour faire respecter cette mesure.

La ligne de bus 58 sera donc déviée entre l'avenue de Vilvorde (rue du Lion) et l'arrêt Princesse Élisabeth par l'avenue de Vilvorde, le pont Teichmann et le boulevard Lambermont pour une durée encore indéterminée.

La STIB devra donc malheureusement abandonner la desserte de la gare de Schaarbeek pendant toute la durée de cette déviation. En effet, effectuer la

verlengen tot aan de Vilvoordselaan, waar de MIVB een halte voor buslijn 58 kan invoeren. Wanneer die werken kunnen plaatsvinden, weten we echter niet.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting gaat tegenwoordig door het leven als Brussel Stedelijke Ontwikkeling zonder daar iemand van op de hoogte te brengen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) en een deel van het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting varen tegenwoordig onder de vlag van Brussel Stedelijke Ontwikkeling.*

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Dat klopt niet. Het ATO is geen overheidsdienst.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We streven ernaar om die instanties naar elkaar toe te laten groeien.*

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Ik ben lid van de raad van bestuur van het ATO, en ik weet daar helemaal niets van.*

De voorzitter.- Ik ken mensen die wel op de hoogte zijn.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Volgens mij was Brussel Mobiliteit niet vertegenwoordigd*

boucle en passant par là entamerait grandement le temps de parcours des bus. Cette déviation indispensable sera très coûteuse pour la STIB et, dès que le pont pourra à nouveau être emprunté par les bus, ceux-ci reprendront leur itinéraire actuel et desserviront à nouveau la gare de Schaerbeek.

Afin d'atténuer la contrainte de cette déviation, la STIB a formulé l'idée de réaliser une bande de bus provisoire dans l'avenue de Vilvorde en direction du pont Teichmann. Cette proposition doit faire l'objet d'une étude par Bruxelles Mobilité sur la base d'une proposition en préparation à la STIB.

Du côté de la SNCB, il est également envisagé de prolonger le passage pour piétons sous les voies de la gare de Schaerbeek jusqu'à l'avenue de Vilvorde, où la STIB pourrait créer un arrêt pour le bus 58, mais il n'est pas encore possible de connaître le délai de réalisation de ces travaux.

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

Mme Cécile Jodogne.- L'AATL s'est transformée en Bruxelles Développement urbain sans que personne n'en soit informé !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Bruxelles Développement urbain regroupe l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) et une partie de l'AATL.

Mme Cécile Jodogne.- Certainement pas l'ADT. C'est une asbl qui n'a rien à voir avec l'administration.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On tend vers un rapprochement...

Mme Cécile Jodogne.- Je suis membre du conseil d'administration de l'ADT et je ne suis au courant de rien.

M. le président.- J'en connais qui le sont.

Mme Cécile Jodogne.- Tant mieux si Bruxelles Mobilité s'est informée par d'autres biais, mais, à

op de vergaderingen.

Blijkbaar zijn de herstellingswerken aan de brug al gepland. Gaat Infrabel daarmee akkoord, of overweegt zij toch nog om de brug volledig af te breken en een nieuwe te bouwen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De brug moet worden hersteld. Ik weet niet precies hoe dat in zijn werk zal gaan, maar het is de bedoeling dat er weer bussen over kunnen rijden.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Ik vind het verbazingwekkend dat er meteen al werken worden uitgevoerd.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het gaat om dringende, voorlopige werken. Auto's zullen nog over de brug kunnen rijden, maar bussen voorlopig niet.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Wegens de aangekondigde omleiding wilde ik er nog op aandringen dat de twee tunnels bij het station van Schaarbeek worden afgewerkt. Een van die tunnels leidt rechtstreeks naar de Vilvoordselaan, waar bus 58 voorlopig niet meer passeert. De verbinding naar de Vilvoordselaan is belangrijk voor wijkbewoners en mensen die in de buurt werken. Ook het treinmuseum dat binnenkort de deuren opent, zou beter toegankelijk moeten zijn.*

Na twee jaar worden er eindelijk maatregelen genomen. Het is jammer dat Infrabel erop moest wijzen dat de brug weldra volledig ontoegankelijk zou zijn, voordat er reactie kwam.

Ik hoop dat u me kunt informeren over het standpunt van de stad Brussel. De gemeente Schaarbeek is er voorstander van om de Albertbrug volledig af te breken en een nieuwe te bouwen, want hij verkeert in slechte staat.

De NMBS zal wellicht het grootste deel van de investeringen voor haar rekening moeten nemen. De gemeente Schaarbeek wil dat de voetgangerstunnel wordt afgewerkt en dat er een nieuwe, mooie brug komt. Waarom wordt er geen architectuurwedstrijd georganiseerd?

ma connaissance, elle n'était pas représentée aux réunions.

Si je vous ai bien comprise, des travaux de rénovation sont programmés. Cela signifie qu'Infrabel s'en contenterait ou la société étudie-t-elle, parallèlement à ces travaux, un projet de démolition-reconstruction ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce pont doit être remis en état. Je ne connais pas les plans précis, mais l'idée est que les bus puissent à nouveau l'emprunter.

Mme Cécile Jodogne.- Ce qui m'étonne, c'est que des travaux de rénovation soient envisagés tout de suite...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit de travaux temporaires d'urgence. Durant ceux-ci, les voitures pourront encore passer, mais pas les bus.

Mme Cécile Jodogne.- Vous m'avez devancée. Comme je l'ai dit dans la discussion sur la SNCB, je pensais, au vu des déviations annoncées, insister encore sur l'importance de terminer les deux tunnels proches de l'avenue de Vilvorde, qui passent à côté de la gare de Schaarbeek. L'un de ces deux tunnels devrait fournir un accès direct à l'avenue de Vilvorde, surtout si le bus 58 n'y passe plus. C'est important pour le quartier, pour les travailleurs de l'incinérateur et des autres entreprises établies à cet endroit qui doivent actuellement faire tout un détour pour accéder à leur lieu de travail. Le Musée du train qui va ouvrir dans quelques mois, lui aussi, pourrait bénéficier d'une meilleure accessibilité.

Je me réjouis qu'après deux ans, il y ait quand même des mesures. Dommage que l'on ait dû attendre qu'Infrabel dise que le pont allait être inaccessible pour que tout le monde se réveille enfin.

J'espère que vous aurez des informations au niveau de la ville de Bruxelles, qui m'a semblé assez absente des débats. Schaarbeek a fait part de ses souhaits : son collègue des bourgmestre et échevins serait prêt à soutenir une démolition en vue d'une reconstruction, vu l'état de dégradation avancé du pont.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de bescherming van de
Havenlaan".**

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Het APPP (Action Patrimoine, Pavé, Platanes) is begin november gestart met het inzamelen van handtekeningen voor de bescherming van de Havenlaan.*

De Havenlaan is een prachtige kasseiweg die langs het Kanaal en Tour & Taxis loopt en door statige platanen wordt omzoomd. De verkeersas vormt een mooie getuigenis van het industriële verleden van onze stad en speelt ook vandaag nog een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van het gewest.

De kasseien dateren uit het begin van de jaren 1900. Kasseien waren toen het duurzaamste wegverhardingsmateriaal. De Havenlaan is de enige grote industrielaan die haar oorspronkelijke eigenschappen heeft behouden. Ze is de laatste getuige van het industriële verleden en de ontwikkeling van de Maritiemwijk.

Het klopt dat de Havenlaan aan renovatie toe is, maar daarom moet ze nog niet volledig worden afgebroken.

Kasseiwegen waarover veel zwaar verkeer rijdt worden doorgaans om de twintig jaar gerenoveerd.

La SNCB a, quant à elle, sans doute des investissements plus importants à opérer. En contrepartie, la commune exige ce tunnel aboutissant à l'avenue de Vilvorde et un pont qui soit une œuvre architecturale de qualité à côté de notre futur Musée du train. À cette fin, d'ailleurs, pourquoi ne pas lancer un concours d'architecture ?

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "le classement de l'avenue du
Port".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le comité Action Patrimoine, Pavé, Platanes (APPP) s'est lancé début novembre dans la collecte de signatures en vue d'introduire une procédure de classement de l'avenue du Port. L'objectif est bien évidemment de protéger les 300 platanes et le million et demi de pavés de cette belle avenue.

Je le répète régulièrement dans cette commission : cette avenue est une grande voie pavée et arborée qui longe le site de Tour&Taxis. Il s'agit d'un axe structurant qui borde le canal, rythmé par des alignements de platanes magnifiques. Cet axe qui constitue un témoin privilégié du passé industriel de notre pays et de notre capitale, joue, encore de nos jours, un rôle dans le développement économique de la Région bruxelloise.

La transformation de cette voie et l'installation de pavés remontent ainsi aux débuts des années 1900. À l'époque, le pavé constituait le meilleur matériau pour durcir les voiries et supporter les nombreux et lourds transports liés à l'activité portuaire du quartier. L'avenue du Port est donc la seule artère industrielle de cette dimension de notre capitale qui ait conservé la grande majorité de ses caractéristiques initiales et qui constitue, dès lors, le dernier témoin de l'importance de l'histoire des

De laatste onderhoudswerken aan de Havenlaan gebeurden in de jaren zeventig. Dat is meer dan veertig jaar geleden. Ik denk niet dat andere wegverhardingen zo goed bestand zouden zijn geweest tegen het zware vrachtverkeer in de Havenlaan.

U hebt in de pers gezegd dat het behoud van de kasseien verdedigbaar is in het historisch stadscentrum maar niet in de Havenlaan, omdat die maar van het begin van vorige eeuw dateert. U voegde eraan toe dat een stad soms vooruit moet kijken.

Asfalt vergt echter meer onderhoud dan kasseien, die maar om de twintig jaar een onderhoudsbeurt nodig hebben.

Wij zijn het erover eens dat een stad zich moet kunnen ontwikkelen, maar het is jammer dat men daarbij geen rekening houdt met het verleden.

Waarom werd het overleg met de verenigingen over de toekomst van de Havenlaan afgebroken? Komt er nieuw overleg?

Het APPP vreest dat de bestemming van het gebied zal worden gewijzigd om de industrie te verdrijven. Is dat zo? Hoeveel handtekeningen zijn er al ingezameld? Hebt u contacten met de verenigingen?

Kasseien bieden grote ecologische voordelen: het gaat om een natuurlijk en duurzaam materiaal dat weinig onderhoud vraagt en haast eindeloos kan worden gerecycleerd. Kasseien vangen schokken en trillingen op en bevorderen de natuurlijke afvloeiing van het regenwater.

Kasseien hebben ook een positieve invloed op het stedelijke microklimaat, in tegenstelling tot asfalt, dat bijdraagt tot een stijging van de omgevingstemperatuur in de zomer.

Volgens het regeerakkoord hecht de regering veel belang aan duurzame ontwikkeling. Waarom houdt ze dan geen rekening met de voormelde ecologische voordelen?

infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime.

Certes, elle n'a plus été entretenue depuis une quarantaine d'années et elle nécessite d'être remise en état. Mais ce n'est pas une raison pour la détruire entièrement.

S'il est évident que des travaux doivent être entrepris, puisque les pavés sont déchaussés et l'avenue défoncée, nous pensons qu'il y a lieu d'avoir une réflexion sur la nature des travaux à mener. En effet, ce genre de chaussée pavée connaissant une très forte fréquentation et un charroi particulièrement lourd, était traditionnellement restauré tous les 20 ans.

Or, le dernier redressement des pavés de cette artère date du milieu des années 1970, soit il y a plus de 40 ans ! Nous ne pensons pas qu'il y ait beaucoup d'autres revêtements qui auraient pu résister plus de 40 ans durant aux poids lourds alors que, sur l'avenue, circulent plus de 600 poids lourds par jour.

Pourtant, vous avez dit dans la presse : "Préserver les pavés est défendable dans le centre historique de Bruxelles, mais pas dans l'avenue du Port. Elle ne date que du début du siècle. Parfois une ville doit pouvoir avancer."

Je le répète, d'interpellation en interpellation, il est vrai que des aménagements doivent être faits. Les pavés doivent être redressés régulièrement. Toutefois, asphalter cette artère n'est pas la solution : le réasphaltage doit se faire plus fréquemment que le rehaussement des pavés, qui ne doit se faire que tous les 20 ans.

Mme la ministre, nous sommes d'accord : une ville doit pouvoir avancer. Toutefois, je trouve dommage de faire fi de son passé, surtout s'il s'agit du dernier témoin industriel de ce type en Région bruxelloise.

Quelles sont les raisons de l'annulation de la consultation sur l'avenir de l'avenue du Port avec les associations ? Prévoyez-vous une autre consultation ?

Le comité APPP craint une réaffectation du sol afin de déloger les industries. Est-ce le cas ? S'agit-il du Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) ou de la

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We hebben de regering voorgesteld om een grootschalige studie uit te voeren voor de heraanleg van de Havenlaan. Overleg moest daarvan een belangrijk onderdeel worden. De kostprijs van de studie werd geraamd op een miljoen euro.*

Gelet op de urgentie en de kostprijs besloot de regering om de idee van een grootschalige studie te laten varen en een project te laten uitwerken door Brussel Mobiliteit.

Volgens dat project, waarvan de richtlijnen door de regering werden vastgelegd, blijven de bomen behouden, wordt de bestrating vervangen door asfalt en worden de fietspaden aangelegd aan de binnenzijde van de bomenrijen. Het fietspad langs het kanaal maakt deel uit van het Europees groen netwerk.

zone levier ? Avez-vous connaissance du nombre de signatures récoltées par la pétition ? Avez-vous des contacts avec les associations ?

Par ailleurs, les pavés présentent des avantages écologiques indéniables, puisque c'est un matériau naturel résistant, d'entretien régulier - ce qui n'a pas été le cas -, ainsi que de récupération quasi infinie. Sa mise en œuvre traditionnelle garantit une élasticité absorbant les chocs et les vibrations et permettant également la percolation naturelle des eaux de pluie.

La surface pavée a également une influence positive sur les microclimats urbains, a contrario d'autres matériaux tels que l'asphalte, qui engendre un réchauffement notoire des températures de surface durant l'été.

Il me semblait que l'accord de gouvernement s'inscrivait dans un axe de développement durable. Est-il bien raisonnable de faire fi de ces qualités et avantages à un moment où l'on s'interroge sur le réchauffement climatique ? Ou bien ce "d" pour durable sert-il juste à faire joli dans un accord de majorité, sans in fine s'en préoccuper réellement ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons proposé au gouvernement de réaliser une étude pour le réaménagement de l'avenue du Port. Il s'agissait d'une étude de grande ampleur, dans laquelle tous les éléments - dont la préservation ou non des arbres - pouvaient être remis en question. La consultation et la concertation auraient constitué un aspect important de cette étude. Le coût de cette étude, qui comportait également des éléments relatifs à l'accompagnement du processus jusqu'à l'achèvement des travaux, avait été estimé à un million d'euros.

Vu l'urgence et le coût de cette étude, le gouvernement a décidé de charger Bruxelles Mobilité du développement d'un projet dont il a défini les lignes directrices. Nous avons donc abandonné l'idée de réaliser une étude de grande ampleur.

Er vond grootschalig overleg plaats met tal van actoren rond de inrichting van gemengde zones voor voetgangers en fietsers. Op 23 oktober organiseerden we een openbare informatievergadering over de beslissing van de regering en het nieuwe project. Na de indiening van de vergunningsaanvraag zal het openbaar onderzoek van start gaan en zal de overlegcommissie bijeenkomen.

Ik blijf voorstander van het behoud en de ontwikkeling van economische en industriële activiteiten in het havengebied, inzonderheid langs de dokken van de Havenlaan. De geplande heraanleg sluit daar naadloos bij aan en is essentieel voor de uitbouw van activiteiten op de site van Tour & Taxis.

De nieuwe gebouwen voor economische en industriële activiteiten langs de dokken worden in het stadsweefsel geïntegreerd.

Er werd interessant werk verricht met betrekking tot de uiterlijke kenmerken van de nieuwe logistieke gebouwen die er zullen worden opgetrokken.

Dankzij het asfalt kunnen er markeringen voor verkeersstroken, een busstrook en voorsorteerstroken komen. Op die manier kan het verkeer beter worden geregeld.

Voor de toekomstige toegang tot Tour & Taxis wordt een nieuw kruispunt aangelegd, niet ver van het drukke kruispunt met de Redersbrug. Dankzij intelligente verkeerslichten kan het verkeer op beide kruispunten gesynchroniseerd worden. Dat systeem is slechts betrouwbaar als er wegmarkeringen komen en er meetlussen worden aangebracht. Indien de kasseien bewaard blijven, is dat niet mogelijk.

Kasseien hebben bovendien tal van nadelen en zullen in de Havenlaan met haar zware vrachtverkeer snel in slechte staat verkeren. In dat geval is het eenvoudiger om opnieuw te asfalteren. Bovendien dempt asfalt het geluid ook beter.

We zijn niet op de hoogte van een voorstel tot bescherming van de Havenlaan. Indien de laan beschermd wordt, kunnen er geen voorzieningen voor voetgangers en fietsers komen. In dat geval blijft de huidige situatie behouden, wat voor de regering geen optie is.

Dans ce projet de réaménagement, dont les lignes directrices ont été fixées par le gouvernement, il a été décidé de préserver les arbres, de remplacer les pavés par de l'asphalte et d'aménager des pistes cyclables à l'intérieur des alignements d'arbres. La piste cyclable située le long du canal fera partie intégrante du Réseau vert européen (Rever).

La consultation et la concertation n'ont toutefois pas été annulées. Une large concertation avec de nombreux acteurs a été organisée autour de l'aménagement de zones mixtes piétons-vélos. Le 23 octobre dernier, nous avons organisé une réunion d'information publique sur la décision du gouvernement et le nouveau projet. En outre, pour élaborer le projet, le chef de projet a procédé à de nombreuses consultations. Enfin, après l'introduction de la demande de permis, l'enquête publique habituelle et une réunion de concertation seront organisées.

Je continue à soutenir la préservation et le développement d'activités économiques et industrielles dans la zone portuaire, et plus particulièrement le long des docks de l'avenue du Port. Le réaménagement qui est prévu est parfaitement conforme à cette ambition. Cet aménagement est absolument nécessaire, notamment pour le déploiement d'activités sur le site de Tour & Taxis.

Je dois d'ailleurs vous rappeler que les nouvelles constructions qui sont prévues pour héberger les activités économiques et industrielles le long des docks seront bien intégrées dans le tissu urbain.

Un travail intéressant a été réalisé sur les aspects extérieurs des nouveaux bâtiments logistiques qui seront construits à cet endroit.

L'asphaltage permet de procéder à un marquage au sol des bandes de circulation et d'organiser la circulation. Il permet le marquage au sol d'une bande bus à certains endroits, ainsi que de bandes de présélection aux carrefours. Une meilleure organisation de la circulation donne lieu à une amélioration de la fluidité et de la maîtrise.

Pour le futur accès du site de Tour & Taxis, un nouveau carrefour sera aménagé non loin du carrefour avec le pont des Armateurs, qui est actuellement très emprunté. Le réglage de ces deux carrefours devra être synchronisé et dépendra du

trafic, grâce à l'installation de feux de signalisation intelligents. Ce système n'est fiable que si des bandes de circulation sont signalées par un marquage au sol et que des boucles de détection sont installées. Il ne pourra pas être mis en place en cas de préservation des pavés.

Les pavés sont souvent prônés, mais de nombreuses propriétés qui sont avancées ne sont généralement pas ou plus correctes. En outre, les pavés comportent de très nombreux désavantages. Les poids lourds actuels, disposant d'une direction assistée, provoquent une telle torsion qu'aucune voie pavée récemment réaménagée ne reste en bon état très longtemps.

À l'avenue du Port, qui connaît encore une activité industrielle et où de nombreuses nouvelles constructions vont voir le jour prochainement, il ne faudra pas attendre longtemps avant un retour au néant.

Cet aspect ne constitue que l'un des avantages de l'asphaltage, auquel il faut en ajouter de nombreux autres, tel que la réduction du bruit.

En conclusion, la décision du gouvernement de remplacer les pavés de l'avenue du Port par de l'asphalte est motivée par de multiples arguments.

Nous ne sommes pas informés d'une suggestion de classement de l'avenue du Port. Si cette artère était classée, aucun aménagement futur ne serait envisageable pour les piétons et les cyclistes. Le classement implique le maintien de la situation actuelle, une option qui n'est pas envisageable pour le gouvernement.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- Zult u alle partijen die bij de raadpleging betrokken zijn, ontmoeten?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Wij hebben de ondernemingen, de bewoners en de wijkcomités ingelicht over de resultaten van de vergadering van 23 oktober. Dat heeft geleid tot een uitwisseling van ideeën.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- U

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comptez-vous rencontrer les parties concernées par la consultation ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons informé les entreprises, les habitants et les comités de quartier concernant l'issue de la réunion du 23 octobre. La réunion que nous avons organisée dans les locaux du Kaaitheater a donné lieu à des nombreux échanges entre les parties concernées.

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous ne prévoyez

zult de omwonenden dus niet raadplegen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Zij werden geraadpleegd, want zij waren aanwezig op de vergadering!

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- U zegt dat de bescherming van de site een herinrichting bemoeilijkt. Dat is een typisch argument, maar het klopt niet. Ook een beschermd goed kun je nog altijd renoveren en onderhouden. Dat geldt ook voor de kasseien van de Havenlaan.

Dat asfalt duurzamer zou zijn dan kasseien, geloof ik niet. U zegt ook dat u asfaltering verkiest omdat het in dat geval gemakkelijker is om wegmarkeringen aan te brengen en het verkeer te organiseren. Nochtans hebt u de wegmarkeringen van de Rooseveltlaan laten weghalen omdat u vond dat het verkeer zichzelf wel zou regelen. Wat wilt u nu eigenlijk?

Waarom zou men op kasseien geen wegmarkeringen kunnen aanbrengen? Overigens vertragen de kasseien het verkeer, wat een vorm van zelfregulering is.

(Opmerkingen van mevrouw Grouwels)

U gaat niet akkoord?

(Opmerkingen van de heer Van Damme)

De kasseien bieden een toegevoegde waarde en moeten dus behouden blijven. Nu zijn ze al veertig jaar niet onderhouden en bemoeilijken ze inderdaad het verkeer. Als ze echter goed onderhouden worden, zullen de problemen verdwijnen.

Ik heb nog een vraag over de fietspaden in het verlengde van de bomenrijen. Hebt u alle maatregelen genomen om de wortels van de bomen te beschermen tijdens de aanleg van de fietspaden? Bij de heraanleg van sommige andere wegen hebben we immers gezien hoe het niet moet.

donc pas de consultation des habitants.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ceux-ci ont été consultés, puisqu'ils étaient présents !

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous considérez que le classement du site constitue un inconvénient pour procéder à d'éventuels aménagements. Cet argument est brandi par d'aucuns lorsqu'il est question d'un bâtiment exceptionnel pour prétexter qu'on ne pourra rien faire.

Cet argument ne me paraît pas fondé. Le classement d'un bâtiment présente certes des inconvénients et des avantages, et limite la liberté de l'intervention. Il est toutefois encore possible de rénover, aménager, et entretenir le bien classé.

Il en va de même pour les pavés, qui peuvent faire l'objet d'un aménagement ou d'un entretien. La comparaison autour du caractère durable entre les pavés, éléments du patrimoine industriel et l'asphalte ne me paraît pas fondée. Par ailleurs, vous privilégiez l'asphalte aux pavés, parce qu'il est plus adapté pour y effectuer des marquages au sol et pour organiser la circulation. Vous n'avez pourtant pas hésité à supprimer les marquages au sol sur l'avenue Roosevelt en estimant que la circulation s'autorégulerait.

Sur l'avenue du Port, vous comptez remplacer des pavés centenaires par de l'asphalte afin d'effectuer le marquage au sol. Je ne comprends pas la finalité de votre politique.

D'abord, ne peut-on pas le faire lorsqu'il y a des pavés ? Je ne sais pas...

Les pavés avaient également pour fonction de ralentir le trafic. Une autorégulation se fait donc par ce biais.

(Remarques de Mme Grouwels)

Ce n'est pas vrai. Soit.

(Remarques de M. Van Damme)

Vous étiez conseiller de M. Smet à l'époque et je comprends bien votre approche. Je pense qu'une artère industrielle avec des pavés centenaires doit s'entretenir et ne se détruit pas au profit de

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- De bomen worden inderdaad beschermd tijdens de werken. We hopen zelfs dat hun levenskwaliteit zal verbeteren!

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de uitbreiding van het platform 'Fix My Street' tot incidenten met bomen in de openbare ruimte".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- Het online platform Fix My Street kent een groot succes. De voorbije dertig dagen werden er 820 incidentenesignaleerd, waarvan er 610 in behandeling zijn. Dat is uitstekend nieuws.

Je kunt de toepassing ook gebruiken om andere zaken aan te geven dan de toestand van wegen en trottoirs, bijvoorbeeld incidenten met bomen. Bomen zijn erg belangrijk voor de ruimtelijke,

l'asphalte, qui ne participe nullement à entretenir un fonctionnement de percolation...

Cette artère industrielle possède une valeur ajoutée grâce à ces pavés ! Certes, cela fait 40 ans qu'ils n'ont pas été entretenus et la situation est donc difficile pour les poids lourds, les voitures... Mais entretenir c'est aussi valoriser et le résultat n'en serait que bénéfique !

J'ai une dernière question à poser par rapport aux pistes cyclables dans l'alignement des arbres. Je suppose que toutes les mesures sont prises pour protéger les racines d'arbres pendant les travaux et pour organiser les choses au mieux afin de ne pas connaître les écueils que nous avons déjà vécus dans d'autres voiries arborées ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis très heureuse de pouvoir vous répondre de façon affirmative : tout sera mis en place pour protéger ces arbres au mieux tout au long des travaux ! Nous espérons même pouvoir en améliorer la qualité de vie !

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

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

concernant "l'extension de la plate-forme Fix My Street aux incidents relatifs aux arbres dans l'espace public".

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

M. Aziz Albishari.- L'application Fix My Street rencontre un succès important, puisque 820 incidents ont été signalés au cours des 30 derniers jours et que 610 incidents sont en cours de traitement.

Je salue le succès et le travail effectué par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), les communes et Bruxelles Mobilité, visant à ce que les réparations de la voirie et des trottoirs

ecologische en biologische kwaliteit van de stad, maar worden vaak blootgesteld aan verschillende vormen van agressie: werven, openliggende trottoirs, geparkeerde auto's, sluikstorten, enzovoort.

Om dit kwetsbare erfgoed te beschermen, moeten de wegbeheerders in geval van problemen zo snel mogelijk kunnen ingrijpen. Fix My Street is bijzonder geschikt om hen tijdig in te lichten.

Volgens de site zal een komende uitbreiding van Fix My Street de mogelijkheid invoeren om incidenten te signaleren in verband met openbare verlichting, aanplantingen, netheid, stadsmeubilair, enzovoort. De verbeterde versie van het systeem zou begin 2014 van start gaan.

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om ook incidenten met bomen in het systeem op te nemen? Zal dat al het geval zijn voor de verbeterde versie van begin 2014?

Zal Fix My Street uitgebreid worden tot andere gemeenten dan die waar het huidige proefproject loopt? Wanneer zal dat gebeuren?

soient réalisées, dans les meilleurs délais dans la majorité des cas.

En analysant de manière plus approfondie les possibilités offertes par l'application, on constate qu'elle pourrait être utilisée pour d'autres signalements, tels que les incidents relatifs aux arbres. On sait en effet que les arbres contribuent très largement à la qualité spatiale, environnementale et biologique de la ville. Ils sont pourtant régulièrement exposés à des agressions et des stress importants : chantiers, ouvertures de trottoirs, stationnement automobile, dépôts de déchets, etc.

La protection de ce patrimoine vivant et fragile nécessite une vigilance constante de la part des gestionnaires de voirie et leur intervention rapide en cas de problèmes, pour limiter le risque de dommages irréparables. Je salue à cet égard le travail d'entretien effectué par Bruxelles Mobilité aux pieds des arbres de la chaussée de Waterloo à Saint-Gilles.

L'application Fix My Street serait tout à fait adaptée pour alerter les autorités et les services compétents en cas de problème mettant en danger l'intégrité d'arbres situés dans l'espace public : blessures au tronc, branches arrachées, racines mises à nu, dépôt à leur pied d'objets lourds ou potentiellement sources de pollution, etc.

Le site internet de Fix My Street annonce qu'une extension prochaine du système doit permettre de signaler les incidents relatifs à l'éclairage public, aux plantations, à la propreté, au mobilier urbain, etc. Le 12 juin dernier, en commission de l'Infrastructure, vous avez annoncé qu'une version améliorée du système allait être mise en service au début de 2014.

La possibilité de déclarer des incidents relatifs à des arbres dans l'espace public a-t-elle été étudiée ? Cette extension, annoncée comme prochaine sur le site de Fix My Street, sera-t-elle intégrée à la nouvelle version du système que vous avez annoncée pour le début de 2014 ? Sinon, quels sont les obstacles qui l'en empêchent ?

Le système Fix My Street sera-t-il élargi à d'autres communes que les communes pilotes actuelles ? Un calendrier a-t-il été fixé ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Momenteel kunnen burgers inderdaad geen problemen met beplantingen melden via Fix My Street. De administratieve diensten die met Fix My Street pro (de website voor professioneel gebruik) werken, beschikken wel al over die mogelijkheid.

Het is technisch mogelijk om Fix My Street uit te breiden tot alle categorieën incidenten met betrekking tot de openbare ruimte. Wanneer een nieuwe categorie wordt toegevoegd, wordt die geactiveerd zodra een burger een klacht meldt, ongeacht de administratie die het probleem moet oplossen. Er is dus een consensus nodig tussen de beheerders van het project, namelijk het gewest en de gemeenten.

De voorstellen tot uitbreiding van het programma worden besproken in het begeleidingscomité, dat maandelijks samenkomt en samengesteld is uit vertegenwoordigers van de gemeenten, het gewest en de MIVB.

De voorstellen worden nadien gevalideerd door de stuurgroep. Tot nu toe werd er nog geen verzoek ingediend om het programma uit te breiden met de categorie beplantingen.

Bijna alle gemeenten nemen deel aan het programma. Begin volgend jaar zullen Jette en Sint-Joost toetreden en ook Ukkel heeft haar belangstelling laten blijken.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Voor de gemoedsrust in deze commissie is het beter om Jette altijd eerst te vermelden.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het gaat inderdaad om Jette.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Actuellement, les catégories disponibles au citoyen ne permettent pas de signaler les incidents relatifs aux plantations via Fix My Street. Par contre, les administrations qui utilisent Fix My Street pro, c'est-à-dire le site professionnel, peuvent communiquer entre elles les incidents relatifs aux plantations dans l'espace public.

Il est techniquement possible d'ouvrir Fix My Street à toutes les catégories d'incidents relatifs à l'espace public. Lorsqu'une nouvelle catégorie est proposée au citoyen, celle-ci devient active lorsque ce dernier dépose sa plainte, quelle que soit l'administration concernée par la résolution de cette plainte.

L'élargissement à d'autres catégories requiert donc un consensus entre les gestionnaires participants au projet, à savoir les communes et la Région. Les propositions d'élargissement du domaine d'intervention se discutent au comité d'accompagnement de Fix My Street (Comac). Cette réunion mensuelle réunit des représentants des gestionnaires communaux, régionaux et de la STIB.

Les propositions sont validées par le comité de pilotage de Fix My Street. Aucune demande d'extension du domaine d'intervention aux plantations n'a encore été formulée à ce jour au Comac par la Région ou les communes associées. C'est théoriquement possible, mais il faut aussi que les services compétents organisent le suivi. C'est pour cette raison que nous n'ajouterons pas tout de suite d'autres éléments.

Presque toutes les communes sont membres. Au début de l'année prochaine, nous attendons encore l'adhésion de Jette et de Saint-Josse. Il me semble que celle d'Uccle est annoncée également.

M. Aziz Albishari.- Pour la tranquillité de cette commission, annoncez toujours Jette en premier lieu.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est bien de Jette qu'il s'agit.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Dat zal mevrouw Maes geruststellen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal de lijst van de gemeenten die nu al aan het programma deelnemen aan de commissiesecretaris bezorgen.*

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Dankzij uw antwoord heb ik een beter inzicht in het besluitvormingsproces rond Fix My Street. Het lijkt mij nuttig om het toepassingsgebied uit te breiden tot de bomen in de openbare ruimte. Bomen raken vaak beschadigd door een slecht gebruik van de openbare ruimte. Niemand wil dat bomen ziek worden of sterven. Ik zal mijn partijgenoten in het begeleidingscomité vragen om het voorstel op de agenda te plaatsen.*

Via Fix My Street beschikken wij over een uitstekend instrument om de burgers, de wegbeheerders en de bouw- en nutsbedrijven bewust te maken van de problematiek van de bomen in de openbare ruimte.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij moeten uiteraard eerst nagaan of we een dergelijke uitbreiding kunnen organiseren, maar op zich lijkt het me haalbaar.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-

M. Aziz Albishari.- *Cela rassurera Mme Maes.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Je transmettrai la liste actuelle des communes membres au secrétariat de la commission.*

M. Aziz Albishari.- *Je remercie la ministre. Je comprends mieux le processus décisionnel qui permettrait d'élargir l'aire d'intervention de Fix My Street. Je plaide pour son élargissement à la problématique des arbres dans l'espace public.*

Dans le cadre du comité d'accompagnement et, le cas échéant, du comité de pilotage, je relaierai cette proposition auprès des membres de mon parti concernés, pour que cette question soit soumise à qui de droit.

Il s'agirait d'une extraordinaire opportunité, car l'opinion publique est extrêmement sensible à la situation des arbres en voirie. Elle servirait la sensibilisation et la prise de conscience du vivant, par les citoyens, par les gestionnaires à tous les niveaux, par les entreprises de travaux généraux et de gestion des impétrants. En effet, les arbres sont détruits en raison d'une mauvaise utilisation de l'espace public et des pieds d'arbres.

Nous pourrions aussi toucher la dimension affective des arbres, que certains n'acceptent pas de voir malades ou en train de mourir.

Nous disposons d'un outil potentiellement utile à la sensibilisation et à l'éducation de nos concitoyens à la problématique des arbres dans l'espace public.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Je suis d'accord avec vous, mais nous devons nous interroger sur notre capacité d'organisation. Et ce point devrait intégrer les possibilités qu'offre Fix My Street.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME SOPHIE BROUHON

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

**GERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,****betreffende "de heraanleg van het
Schumanplein".**

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (in het Frans).- *Het Schumanplein ligt er al jaren als een bouwplaats bij en is een nachtmerrie voor automobilisten, voetgangers en fietsers. Er wordt overal gewerkt, wat voor veel overlast en gevaar zorgt.*

Sinds begin oktober wordt de weg van het treinstation naar het metrostation versperd door een houten afscheiding. Wie uit het treinstation komt, moet nu helemaal naar boven met de trap, om vervolgens weer af te dalen naar het metrostation, en vice versa.

Een maand geleden hing er nog een bord waarop stond dat de werken aan de spoorwegverbinding Schuman-Josaphat 1.645 kalenderdagen zouden duren. Aangezien de werken van start gingen in juni 2008, hadden ze eind 2012 klaar moeten zijn. In oktober 2013 werd de termijn aangepast.

Met de heraanleg van de rotonde is het niet beter gesteld. Die zou klaar moeten zijn in 2015, maar de werken zijn nog niet eens van start gegaan. Hoewel de betrokken instanties volgens de berichtgeving in de media vlot met elkaar communiceren, is het hoogst onduidelijk hoe lang de werken zullen duren.

De situatie ziet er even slecht uit in het deel van de Archimedesstraat dat aan het Schumanplein grenst. Wie daar de bus naar de luchthaven wil nemen, kan niet in een bushokje schuilen en moet staan wachten op een hobbelig trottoir, tussen overvolle vuilnisbakken. Het zou te lang duren om alle problemen in de wijk op te sommen.

(verder in het Nederlands)

Het spreekt voor zich dat de vertraging een invloed heeft, niet alleen op de internationale uitstraling van Brussel, maar ook op de leefbaarheid van de Europawijk. Ze brengt veel overlast met zich voor alle weggebruikers, ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Voor personen met een beperkte

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,****concernant "le réaménagement de la place
Schuman".**

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

Mme Sophie Brouhon.- Les désagréments ne cessent de pleuvoir pour les personnes qui travaillent ou qui sont de passage dans le quartier Schuman qui, depuis plusieurs années, est devenu un enchevêtrement de poutrelles, de grillages, de grues, de camions et de gravats.

La circulation des automobilistes comme celle des piétons et des cyclistes y représente un véritable parcours du combattant. Nombreux sont les chantiers ouverts et très mal encadrés qui constituent de nombreuses sources de nuisances, voire de dangers.

Depuis le début du mois d'octobre, les usagers de la gare Schuman trouvent sur leur chemin une plaque de bois qui leur bloque le passage à la station de métro. À présent, les passagers doivent d'abord remonter en surface au moyen d'escaliers étroits avant de pouvoir regagner la station de métro. La situation est évidemment la même à partir de la station de métro, où rien n'est indiqué pour qui pense pouvoir rejoindre la station de chemin de fer par ce côté-là.

Il y a un mois encore, les panneaux annonçaient fièrement la fin des travaux afférents à la liaison ferroviaire Schuman-Josaphat prévus pour 1.645 jours calendriers. La réalisation du pôle multimodal Schuman est un chantier qui a débuté en juin 2008, le chantier aurait donc dû s'achever fin 2012. Le délai a été corrigé en octobre 2013 et la fin des travaux a été reportée.

Sur le réaménagement du rond-point en surface la situation n'est pas meilleure. Les travaux auraient dû être terminés en 2015 et n'ont même pas encore commencé ! Même si on entend dans les médias que la communication entre les différents intervenants se passe facilement, il n'y a aucune certitude sur la durée du chantier, si tant est qu'un permis d'urbanisme ait déjà été délivré.

C'est la même chose au niveau du début de la rue

mobiliteit is de omgeving al helemaal slecht bereikbaar.

Wanneer vangt de heraanleg van het Robert Schumanplein aan en wanneer worden de werkzaamheden opgeleverd? Wanneer zullen alle werkzaamheden in de omgeving van het plein afgerond zijn? Hoe coördineert u de werkzaamheden, de signalisatie en de communicatie over de werkzaamheden?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik kan me uiteraard volledig vinden in uw bekommernissen over de toestand van het Robert Schumanplein en het belang van het ambitieuze project van heraanleg. Beliris heeft op vraag van het gewest een wedstrijd georganiseerd, waarna een project werd geselecteerd in november 2011.

Dat neemt niet weg dat de heraanleg van de rotonde zeer ingewikkeld is om verschillende redenen. Zo is er het grote aantal lopende werven, waaronder die van de Raad van de Europese Unie, van de treintunnel Schuman-Josaphat en van het multimodale knooppunt Schuman. Voorts moeten er verbindingen gemaakt worden met het multimodaal knooppunt zelf. Dat aspect van het dossier werd grondig geanalyseerd met het oog op een maximale coördinatie tussen beide projecten wat de in- en uitstroom van het knooppunt bovengronds en het ondergraven van de funderingen van het project One.Schuman betreft.

Archimède. Les personnes qui doivent emprunter le bus pour rejoindre l'aéroport sont tout aussi démunies : aucun toit pour se mettre à l'abri du vent ou de la pluie, des trottoirs défoncés, des poubelles suintantes de crasses pendant bonne partie de la journée.

Il serait fastidieux d'énumérer ici tous les manquements et autres points négatifs qu'il est possible de relever dans un périmètre pourtant très limité.

(poursuivant en néerlandais)

Ce retard nuit à l'attractivité internationale de Bruxelles, mais également à la qualité de vie du quartier. Il engendre par ailleurs de nombreux désagréments pour les usagers de la route et des transports publics. L'endroit est par ailleurs difficilement accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Quand sont prévus le début et la fin des travaux ? Comment la coordination, la signalisation et la communication au sujet des travaux sont-elles assurées ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous partageons vos préoccupations concernant ce réaménagement. À la demande de la Région, Beliris a organisé un concours, à l'issue duquel un projet a été retenu en novembre 2011.*

Le réaménagement du rond-point est particulièrement compliqué en raison des multiples chantiers en cours, comme ceux du Conseil de l'Union européenne, du tunnel Schuman-Josaphat ou du pôle multimodal et de ses liaisons. Cet aspect du dossier a fait l'objet d'analyses complémentaires, pour garantir une coordination maximale entre les deux projets, au niveau des entrées et sorties du pôle à partir de la surface et au niveau de l'enfouissement des fondations du projet One.Schuman.

La mise en œuvre du projet One.Schuman implique que des mesures soient prises pour le trafic de transit qui emprunte le rond-point quotidiennement. Le creusement d'un tunnel routier

Bovendien impliceert de uitvoering van het project One.Schuman dat er maatregelen worden genomen voor het dagelijks doorgaand verkeer langs de rotonde. Een oplossing zou erin bestaan om een autotunnel in de technische ruimte tussen de Kortenbergtunnel en de nieuwe spoorwegtunnel te maken.

Er worden in dat verband momenteel haalbaarheids-, veiligheids- en risicostudies uitgevoerd. Het dossier moet nog verder worden verfijnd. Indien mogelijk leggen we nog voor het einde van het jaar een duidelijke planning vast.

Beliris neemt de coördinatie, communicatie en signalisatie van de werkzaamheden op zich conform de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, conform de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg en conform de uitvoeringsbesluiten.

De voorstellen hierover worden voor voorafgaand advies aan de coördinatiecommissie van de bouwplaatsen voorgelegd.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Dus het gewest coördineert de bouwplaatsen volgens de ordonnantie van 2008?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ja.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Kunt u met Beliris ook communiceren over een betere signalisatie van de bouwplaatsen? Nu loopt het helemaal fout. Nu kan men uit een metro stappen en dezelfde metro nemen door het ontbreken van een goede signalisatie. Hetzelfde geldt voor het treinstation.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er zijn bijna dagelijks contacten over de signalisatie in het metrostation, dat wordt verbouwd. De situatie wijzigt er voortdurend. Ik doe geregeld zelf suggesties voor een betere signalisatie, maar kort daarna verandert de toestand er weer en klopt de signalisatie alweer niet meer. De werkzaamheden aan het metrostation schieten nu wel snel op. Ook de MIVB heeft hierover contact met Beliris. We

sous l'avenue de Cortenbergh fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité.

Ce dossier nécessite d'être affiné. Le programme des travaux devrait être fixé pour la fin de l'année.

La coordination, la communication et la signalisation des travaux sont assurées par Beliris conformément aux ordonnances du 5 mars 1998 et du 3 juillet 2008 relatives aux chantiers en voirie. Les propositions à cet égard sont soumises, pour avis préalable, à la Commission de coordination des chantiers.

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- La Région coordonne donc le chantier conformément à l'ordonnance de 2008 ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- En effet.

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- Pouvez-vous demander à Beliris d'améliorer la signalisation sur le chantier ? La confusion est grande, tant pour les usagers du métro que pour ceux du train.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Il y a quasi quotidiennement des contacts concernant la signalisation dans le métro. La situation change périodiquement, en fonction des étapes du chantier. Les travaux dans la station de métro sont en bonne voie. La STIB a également des contacts avec Beliris à ce propos. Nous insisterons à nouveau auprès de Beliris pour que la signalisation sur le chantier soit améliorée.

zullen nogmaals uw bezorgdheid aan Beliris om permanent aan de signalisatie te blijven werken, kenbaar maken.

Mevrouw Sophie Brouhon.- Mijn derde vraag had betrekking op de MIVB. Er is kennelijk geen bescherming voor reizigers die naast de bouwwerf op hun bus moeten wachten. Wordt daar bij de heraanleg van het Robert Schumanplein voldoende aandacht aan besteed?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Normaal gezien moet op de werfplannen worden aangeduid waar voetgangers kunnen lopen en waar er haltes zijn voor het openbaar vervoer. Zodra de werkzaamheden van start gaan, moet daar uiteraard rekening mee worden gehouden. Het is nu nog wat te vroeg om daarover al uitsluitsel te geven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 uitvoering van de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg".

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

De heer Jef Van Damme.- U heb de uitgeschreven tekst van mijn vraag, ik zal ze niet letterlijk voorlezen. Mijn vraag sluit perfect aan bij wat mevrouw Brouhon over Schuman heeft gezegd en betreft eveneens de uitvoering van de ordonnantie over de bouwplaatsen op de openbare weg.

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- *Ma troisième question avait trait à la STIB. Il est manifeste qu'aucune protection n'a été mise en place pour les usagers qui doivent attendre le bus à côté du chantier. Une attention suffisante y a-t-elle été portée pour le réaménagement des alentours du rond-point Schuman ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les arrêts de transports publics et les endroits où les piétons ont accès doivent être indiqués sur les plans des travaux. Dès que les travaux commenceront, il faudra en tenir compte. Il est trop tôt pour donner une réponse définitive à ce propos.*

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'application de l'ordonnance relative aux chantiers en voie publique".

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Ma question s'inscrit parfaitement dans le prolongement de celle Mme Brouhon à propos de Schuman.*

Où en est la mise en œuvre de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie ? Comment sa mise en

Wat is de stand van zaken inzake de uitvoering van de ordonnantie? Is ze nu volledig uitgevoerd? Wat moet er eventueel nog gebeuren?

Hoe wordt de controle op het terrein uitgevoerd? Op welke manier worden timing, uitvoering en fasering op elkaar afgestemd?

Wat gebeurt er ten behoeve van de fiets- en voetgangersveiligheid? Hoe verloopt de controle op het terrein?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg treedt geleidelijk aan in werking, naarmate de uitvoeringsbesluiten door de regering worden goedgekeurd. Op 1 november 2013 traden de bepalingen van de ordonnantie in werking, evenals de artikelen waarvan de uitvoering niet gebonden is aan de ingebruikname van het systeem Osiris, waarin de ordonnantie voorziet. De artikelen betreffende Osiris of de artikelen die slechts kunnen worden toegepast mits de ingebruikname van Osiris, treden in werking op 1 april 2014. Het desbetreffende uitvoeringsbesluit wordt thans voorbereid.

Niet alle bouwplaatsen op het gewestelijke grondgebied zijn onderworpen aan de coördinatieregeling. Zo zijn de dringende bouwplaatsen en de bouwplaatsen van kleine omvang van die procedure vrijgesteld. De concessiehouders die slechts occasioneel werken op de openbare weg verrichten, zijn evenmin aan de coördinatieregeling onderworpen. De coördinatieprocedure heeft enkel betrekking op de institutionele concessiehouders, die vaak werken op de openbare weg uitvoeren. Dat was trouwens ook al het geval onder de oude regelgeving, die vervangen wordt door de ordonnantie van 2008.

De nieuwe regelgeving bepaalt opnieuw de fasen die een werf moet doorlopen, van de ontwerpfase tot de voltooiing van de werken.

De eerste fase betreft de programmering. De institutionele concessiehouders delen minstens twee keer per jaar hun bouwplaatsprojecten voor het komende jaar mee.

œuvre est-elle contrôlée de facto ? Comment la planification, l'exécution et le phasage sont-ils coordonnés ?

Comment s'exerce le contrôle du respect des prescriptions concernant le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- L'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie entre progressivement en vigueur, au fur et à mesure de l'approbation des arrêtés d'exécution par le gouvernement. Le 1^{er} novembre 2013, les dispositions de l'ordonnance sont entrées en vigueur, de même que les articles dont l'exécution n'est pas liée à la mise en service du système Osiris, prévu dans l'ordonnance. Les articles concernant Osiris ou liés à sa mise en service entreront en vigueur le 1^{er} avril 2014. L'arrêté d'exécution y afférent est en préparation.

Les chantiers urgents, tout comme les chantiers de petite envergure, sont dispensés de cette procédure. De plus, la procédure de coordination porte uniquement sur les concessionnaires institutionnels, qui exécutent régulièrement des travaux en voirie. C'était déjà le cas sous l'ancienne réglementation, qui est remplacée par l'ordonnance de 2008.

La nouvelle réglementation détermine à nouveau les phases que les chantiers doivent suivre, de la conception jusqu'à l'achèvement.

La première phase porte sur la programmation. Les concessionnaires institutionnels communiquent au moins deux fois par an leurs projets de chantier pour l'année à venir.

La deuxième phase porte sur la coordination, c'est-à-dire le regroupement des travaux prévus dans une zone en un seul gros chantier. Le tronçon où un chantier coordonné a été exécuté est ensuite gelé pendant une période de trois ans.

De tweede fase betreft de coördinatie. Wanneer een van de institutionele concessiehouders een werf die in de programmering is opgenomen, wil uitvoeren, informeert hij de andere concessiehouders die werken gepland hebben in dezelfde zone. Het groeperen van alle werken binnen één grote werf moet de hinder verminderen. Het weggedeelte waar een gecoördineerde werf is voltooid, wordt gedurende een periode van drie jaar niet meer in de programmering opgenomen.

De derde fase betreft de vergunning. Alle concessiehouders, ook de occasionele, moeten de goedkeuring krijgen van het gewest of van de gemeente, afhankelijk van de weg waarop de werken zullen plaatsvinden. In het geval van bouwplaatsen die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn op een gewestweg of op een weg van gewestelijk belang, moet er vooraf een advies worden gegeven door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Voor dringende werken of werken van kleine omvang is een vrijstelling van een of meerdere fasen mogelijk. Die gevallen worden automatisch herkend door Osiris, op basis van de werfgegevens die de concessiehouder indient.

De vierde fase betreft de uitvoering. Voor elke bouwplaats geldt een geheel van algemene regels, die bedoeld zijn om de leefbaarheid en de integriteit van de omgeving te waarborgen tijdens de uitvoering van de werken. Het gaat om voorschriften inzake de communicatie met de omwonenden en de gebruikers, de afsluitingen, de signalisatie, de omleidingen, de bereikbaarheid van de aanpalende gebouwen, enzovoort. De gewestelijke of de gemeentelijke overheid mag daar nog specifieke voorschriften aan toevoegen.

Alle bouwplaatsen op de openbare weg kunnen gecontroleerd worden op basis van de ordonnantie van 2008 en haar uitvoeringsbesluiten, met name inzake de naleving van de voorschriften inzake het comfort en de veiligheid van de voetgangers en de fietsers. Die controle gebeurt door het gewest als de bouwplaats zich op een gewestweg bevindt en door de gemeente als het om een gemeenteweg gaat.

Gedurende de hele uitvoeringsfase en de daaropvolgende garantieperiode (die verlengd werd van twee naar drie jaar), is de concessiehouder verantwoordelijk en niet de beheerder.

La troisième phase concerne le permis. Tous les concessionnaires, même occasionnels, doivent obtenir l'approbation de la Région ou de la commune pour pouvoir exécuter leurs travaux. Les chantiers qui se situent entièrement ou en partie sur une voirie régionale ou sur une voirie d'importance régionale nécessitent un avis préalable de la Commission de coordination des chantiers. Les cas de dispense sont automatiquement déterminés par le système Osiris, sur la base des données de chantier introduites par le concessionnaire.

La quatrième phase concerne l'exécution des travaux. Chaque chantier est soumis à un ensemble de règles générales visant à garantir l'intégrité et la viabilité de la voirie concernée pendant cette exécution. Les autorités peuvent y ajouter des prescriptions spécifiques.

Tous les chantiers en voirie peuvent être contrôlés par la Région ou la commune, selon le type de voirie concerné, sur la base de l'ordonnance de 2008 et ses arrêtés d'exécution, notamment en ce qui concerne le respect des prescriptions en matière de confort et de sécurité des piétons et des cyclistes.

C'est le concessionnaire, et non le gestionnaire, qui est responsable pendant toute la phase d'exécution et la période de garantie qui suit. Celle-ci est passée de deux à trois ans.

Les aménagements destinés à assurer le déplacement des usagers faibles pendant l'exécution des chantiers en voirie sont régis par l'article 59, § 1, de l'ordonnance de 2008 et par les articles 8, 11, 12, 15 et 22 de l'arrêté du 11 juillet 2013.

En outre, les gestionnaires ont la possibilité d'imposer des prescriptions supplémentaires aux concessionnaires, avant le début du chantier et pendant toute la durée de celui-ci, après avis de la Commission de coordination des chantiers.

Ces dispositions, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 2013, portent sur tous les chantiers en voirie sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Auparavant, cette matière était régie par l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la

De inrichtingen die bedoeld zijn om de verplaatsingen van de zwakke weggebruikers te verzekeren tijdens de uitvoering van een werf op de openbare weg, worden geregeld in artikel 59, § 1 van de ordonnantie van 2008 en door de artikelen 8, 11, 12, 15 en 22 van het besluit van 11 juni 2013 betreffende de uitvoering van bouwplaatsen op de openbare weg.

Bovendien hebben de beheerders, namelijk het Brussels Gewest en de negentien gemeenten, de mogelijkheid om de concessiehouders voor het begin van de werf en tijdens de volledige duur van de werken bijkomende voorschriften op te leggen na advies van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

Al die bepalingen traden in werking op 1 november 2013. Ze zijn van toepassing op alle werven op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ongeacht het type weg, het soort concessiehouder of het soort werf.

Voordien werd de kwestie geregeld door de ordonnantie van 5 maart 1998, zij het enkel voor de wegen die waren opgenomen in de lijst van het besluit van 16 juli 1998 betreffende de coördinatie en organisatie van de werken op de openbare weg. Voor de andere wegen waren een aantal andere teksten van toepassing: titel III van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), de bijkomende gemeentelijke reglementen voor de uitvoering van titel III, de gemeentelijke reglementen inzake de coördinatie en de organisatie van werken op de openbare weg die niet werden geregeld door de ordonnantie van 1998, evenals een aantal bepalingen uit de algemene politiereglementen inzake de uitvoering van werken op de openbare weg.

De controle op de uitvoering van de ordonnantie van 2008 wordt uitgevoerd door gewestelijke ambtenaren, ambtenaren die door de regering zijn benoemd en door gemeenteambtenaren die zijn benoemd door het college van burgemeester en schepenen. Ze hebben de bevoegdheid van officiers van de gerechtelijke politie.

Wanneer zulke ambtenaren een werf controleren, gaan ze na of de concessiehouder de voorschriften voor de fietsers en voetgangers naleeft, of die nu door een reglement of door de beheerder worden bepaald.

coordination et à l'organisation des travaux en voirie en Région de Bruxelles-Capitale et ses arrêtés d'exécution, certes uniquement pour les voiries reprises dans la liste de l'arrêté du 16 juillet 1998. Les autres voiries étaient soumises au titre III du Règlement régional d'urbanisme et les règlements supplémentaires décrétés par les communes en exécution du Titre III, les règlements communaux relatifs à la coordination et à l'organisation des travaux en voirie qui ne relevaient pas de l'ordonnance du 1998 et à certaines dispositions du règlement général sur la police concernant l'exécution de chantiers en voirie.

Le contrôle de l'exécution de l'ordonnance de 2008 se fait par des agents et fonctionnaires régionaux et communaux, qui disposent d'une compétence d'officier de police judiciaire. Ils examinent notamment si le concessionnaire respecte les prescriptions en matière de piétons et de cyclistes.

Le non-respect de ces prescriptions peut conduire à un avertissement à l'égard du contrevenant, accompagné d'un délai pour qu'il puisse mettre fin à l'infraction commise, ou à une amende administrative d'un montant de 187,50 à 18750 euros. Un système de contrôle similaire était déjà prévu dans l'ordonnance de 1998.

Het niet naleven van de voorschriften kan aanleiding geven tot een waarschuwing voor de overtreder, die een termijn krijgt om een einde te maken aan de vastgestelde overtreding, of tot een administratieve boete van 187,50 tot 18.750 euro. De ordonnantie van 1998 voorzag in een gelijkaardig controlesysteem.

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

De heer Jef Van Damme.- Uw uitvoerig antwoord geeft ook duidelijkheid over het juridisch kader. De zwakte ligt in het hele systeem. De nieuwe regelgeving, zowel de ordonnantie als de uitvoeringsbesluiten, zit heel goed in elkaar. Ik kijk uit naar de implementatie van het Osiris-project. Het is belangrijk dat u dat nog realiseert vooraleer er een nieuwe regering komt. Ik hoop dat u daarin slaagt, want het is het sluitstuk van het verhaal.

Op het terrein loopt het echter nog allemaal niet zo goed. Dat heeft voor een stuk te maken met uw administratie en met de gemeentelijke administraties die de facto te weinig controles uitvoeren. De minister en de gemeenten moeten meer investeren in het effectief volgen van de bouwplaatsen. De doorsnee weggebruiker merkt nog heel vaak gigantische problemen. Zo staat er bijvoorbeeld in het midden van een bouwplaats een pijl met de boodschap 'voetgangers oversteken', zonder dat er een zebepad is.

Dergelijke dingen gebeuren voortdurend. Voor het Robert Schumanplein geldt hetzelfde. De theorie is goed en de afspraken zijn heel duidelijk, maar op het terrein moet er nog veel meer en strenger worden gecontroleerd.

- *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 "de vertraging op de lijnen 7 en
25".**

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La nouvelle réglementation est bien conçue, mais les problèmes restent souvent gigantesques sur le terrain, entre autres parce que votre administration et les administrations communales exercent trop peu de contrôles sur les chantiers en cours.*

Une plus grande sévérité s'impose, car la sécurité des usagers faibles est souvent mise en péril.

- *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 retard sur les lignes 7 et 25".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF**

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

**betreffende "de instructie aan de gemeenten
om tegen 1 januari 2014
parkeerretributiereglementen aan te nemen".**

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

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE
WOLF**

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

**concernant "la consigne aux communes
d'adopter, pour le 1^{er} janvier 2014, des
règlements-redevances de stationnement".**

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