



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 5 FEBRUARI 2014**

—

**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 5 FÉVRIER 2014**

—

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	6
- van de heer Serge de Patoul	6
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de uitbouw van een systeem voor het delen van elektrische fietsen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Serge de Patoul.</i>	8
- van de heer Philippe Pivin	12
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het proefproject inzake 'slimme' 30 km-zones en de omzetting ervan in het Brussels Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	14
MONDELINGE VRAAG	17
- van de heer Arnaud Pinxteren	17
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
- de M. Serge de Patoul	6
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "le développement d'un système de vélos électriques partagés".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Serge de Patoul.</i>	8
- de M. Philippe Pivin	12
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "le projet pilote de zones 30km/h dites 'intelligentes' et sa transposition en Région bruxelloise".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	14
QUESTION ORALE	17
- de M. Arnaud Pinxteren	17
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la	

belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,		Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de geplande BYPAD-studie voor de evaluatie van de uitvoering van het Fietsplan".		concernant "l'étude BYPAD programmée pour l'évaluation de la mise en œuvre du Plan vélo".	
INTERPELLATIES	19	INTERPELLATIONS	19
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	20	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	20
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 keuze van de MIVB van een firma voor het beheer van de reclameruimten".		concernant "le choix par la STIB de la firme chargée de la gestion des espaces publicitaires".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	21	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	21
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	22	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	22
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het verdwijnen van de overstapparkerplaats Reyers".		concernant "la disparition du parking de transit à Reyers".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	24	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	24
- van mevrouw Annemie Maes	26	- de Mme Annemie Maes	26
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 positie en de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".		concernant "la position et l'implication du Gouvernement bruxellois dans les projets flamands d'élargissement du Ring".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	26	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	26
betreffende "het stuk van de Ring O op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het debat over de uitbreiding".		concernant "la portion du Ring O située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dans le débat de l'élargissement".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Serge de Patoul, mevrouw Béatrice Fraiteur, de heer Philippe Close, de heer Benoît Cerexhe, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen.</i>	29	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Serge de Patoul, Mme Béatrice Fraiteur, M. Philippe Close, M. Benoît Cerexhe, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen.</i>	29
- van de heer Benoît Cerexhe	42	- de M. Benoît Cerexhe	42
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het beheer en de ontwikkeling van de 'groene golven' in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".		concernant "la gestion et le développement de 'vagues vertes' dans la Région de Bruxelles-Capitale".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Benoît Cerexhe.</i>	45	<i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Benoît Cerexhe.</i>	45
MONDELINGE VRAAG	48	QUESTION ORALE	48
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	48	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	48
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 "het gevolg van het beroep tegen de bestelling van de nieuwe bussen".		concernant "l'incidence des recours exercés à la suite de la commande des nouveaux bus".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de uitbouw van een systeem voor het delen van elektrische fietsen".

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

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *De regering heeft de ambitie om het aantal voertuigen in Brussel te doen dalen, maar voor het ogenblik stellen wij eerder een stijging vast.*

(Opmerkingen)

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Dat is niet correct!*

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).*- *Wij hebben blijkbaar niet dezelfde cijferbronnen. In elk geval lijkt de mobiliteit in Brussel er niet op vooruit te gaan. Wij kunnen daarom het gebruik van de fiets alleen maar aanmoedigen.*

Het Villoproject levert goede resultaten op. Een groot probleem in onze stad blijft evenwel het reliëf. De vele hellingen ontmoedigen heel wat potentiële fietsers.

Op de Autoloze Zondag komen veel Brusselaars buiten met de fiets om een tochtje door de stad te maken. Dat bewijst dat er nog heel wat potentieel is

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "le développement d'un système de vélos électriques partagés".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- L'ambition du gouvernement - ambition largement partagée - est de diminuer le nombre de voitures en Région bruxelloise. Or, pour le moment, on ne peut qu'y observer la tendance inverse.

(Remarques)

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ce n'est pas exact !

M. Serge de Patoul.- Vous me communiquerez vos chiffres afin que je puisse les comparer avec les miens. Il n'en reste pas moins que la mobilité ne semble pas s'améliorer dans notre Région.

Le remplacement des voitures par des vélos ne peut donc être que souhaitable et est à encourager. Il semble y avoir unanimité à cet égard.

L'intéressante expérience de Villo fonctionne. Elle se heurte néanmoins à une grande difficulté liée au relief de notre Région. En effet, cette dernière compte beaucoup de montées et de descentes, ce qui décourage indiscutablement une partie du

en dat er een daadwerkelijke belangstelling voor deze verplaatsingswijze is.

In meerdere buitenlandse steden, zowel ten noorden (Amsterdam, Kopenhagen) als ten zuiden van Brussel (Parijs, Saint-Étienne), wordt een doorgedreven fietsbeleid gevoerd.

Sommige steden hebben zelfs proefprojecten opgezet met elektrische fietsen. Ik denk bijvoorbeeld aan Ottignies of Hasselt.

In Brussel zouden elektrische fietsen een comfortabele en doeltreffende oplossing kunnen zijn voor de reliëfproblemen. Ze beantwoorden aan een reële behoefte. Er is bovendien nog heel wat groeimarge op het vlak van het aantal fietsers. Het zou dan ook logisch zijn dat de regering een dergelijk project steunt.

Is de invoering van een systeem voor het delen van elektrische fietsen bestudeerd? Wat zijn de resultaten van die studie? Wanneer zal het project worden uitgevoerd?

public susceptible d'être intéressé par l'utilisation de ce mode de déplacement.

J'en veux pour preuve la Semaine de la mobilité qui se conclut par le Dimanche sans voiture. Il s'agit d'une journée de très grande fête pour l'ensemble de la Région, fort appréciée par les Bruxellois qui y participent avec grand plaisir. Ce jour-là, ils peuvent se promener à vélo dans toute la ville. Le succès est tel qu'on peut assister à des bouchons de vélos ! C'est un signe qu'il existe un vrai potentiel et un réel intérêt pour ce type de déplacement.

Dans plusieurs villes étrangères, dont certaines situées plus au nord et présentant un climat plus rude (Amsterdam, Copenhague...) et d'autres plus au sud (Paris, Saint-Étienne...), on assiste à un développement de ce mode de transport.

Dans certaines villes, il y a une volonté d'implanter des systèmes de vélos partagés électriques. Ce type de vélo peut répondre à la difficulté du relief bruxellois, faire du vélo un moyen de transport efficace, agréable et pas trop épuisant pour ceux qui ne sont pas en forme.

Certaines initiatives ont déjà été prises en Belgique, à Ottignies notamment. Le 15 avril 2013, l'agence Belga signalait : "Première station de vélos électriques de Wallonie à Ottignies".

Je peux aussi citer le communiqué de presse du 9 décembre 2013 qui révélait une initiative de partenariat dans le cadre d'un système de vélos électriques partagés à Hasselt.

Les initiatives se développent. Le besoin existe à Bruxelles. Le potentiel et la demande sont réels. Il paraît assez logique que le pouvoir public régional puisse stimuler, encourager et veiller à la mise en œuvre du système.

Une étude a-t-elle été réalisée pour évaluer la façon de mettre en œuvre un système de vélos électriques partagés à Bruxelles ? Le cas échéant, quelles en sont les conclusions ?

Dans le cas où pareille étude n'aurait pas encore été réalisée, qu'avez-vous mis en œuvre pour disposer d'une étude préalable ? Si cette étude préalable existe, quel est le plan de cette mise en œuvre ?

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Toen ik u in juni 2013 over de kwestie interpelleerde, zei u dat de overeenkomst tussen het Brussels Gewest en Villo tot 2026 liep. In die overeenkomst is geen sprake van elektrische fietsen.*

Er zijn meerdere mogelijkheden: of we wachten af hoe het verder loopt, of we overtuigen JCDecaux om elektrische fietsen in te voeren, of we sluiten een overeenkomst met een ander bedrijf.

U hebt een studie laten uitvoeren. Wat is de stand van zaken? Overweegt u om de overeenkomst te wijzigen? In juli 2013 zei u dat u met JCDecaux de invoering van elektrische fietsen besprak. Dat zou volgens u niet eenvoudig zijn omdat de fietsen altijd in de openbare ruimte staan en veel gemakkelijker stukgaan. U kondigde andere proefprojecten met elektrische fietsen aan.

Ik neem aan dat het overleg met JCDecaux sindsdien is geëvolueerd en dat u gelijkaardige projecten die elders worden gevoerd, hebt kunnen evalueren. Ik veronderstel dat u ook andere projecten met elektrische fietsen hebt overwogen. Het systeem Blue-bike levert volgens u geen overtuigende resultaten op. Welke denksporen volgt u tegenwoordig?

In mijn vorige interpellatie verwees ik naar voorbeelden in andere steden die volgens u niet geschikt waren voor Brussel. Nochtans heeft de universiteit van Tennessee een efficiënt systeem met elektrische fietsen ingevoerd.

U stelde ook dat het huidige Villosysteem niet gemakkelijk om te vormen is, terwijl het volgens mij mogelijk is om slechts voor een kwart in elektrische fietsen te voorzien, en daarvoor overdekte stellingplaatsen te plaatsen. Indien u in de overeenkomst de invoering van een segment elektrische fietsen inschrijft, beschikt u over enige marge wat de technische aanpassingen betreft, en zouden de financiering en het onderhoud geen problemen mogen opleveren.

U stelt dat elektrische fietsen veel schade zouden oplopen door het Brusselse reliëf of door

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- En juin 2013, je vous avais interpellé sur cette question et vous m'aviez annoncé que la convention qui liait la Région et l'exploitant de Villo arriverait à son terme en 2026. Cette convention ne prévoit pas la mise en service de vélos électriques.

Plusieurs possibilités s'offrent à nous. Nous pourrions nous contenter d'attendre avant de décider de la suite. Nous pourrions convaincre JCDecaux d'introduire l'électromobilité dans le système Villo. Nous pourrions aussi passer une autre convention avec un autre opérateur.

Vous avez fait réaliser une étude à ce sujet. Où en est-elle ? Où en est la réflexion sur la modification de la convention ? Au mois de juillet 2013, vous aviez déclaré que vous discutiez avec JCDecaux de la mise en place d'un système électrique, celui-ci n'étant pas simple à concevoir car les véhicules Villo sont 24 heures sur 24 dans l'espace public. Or, un vélo électrique est beaucoup plus fragile qu'un vélo classique. Vous ajoutiez que vous devriez développer d'autres projets pilotes de location de vélos électriques.

Sept mois s'étant écoulés depuis cette réponse, je suppose que les discussions avec JCDecaux ont pu évoluer, et que vous avez pu, ensemble, prendre le temps d'évaluer ce qui se faisait ailleurs. Je suppose également que vous avez pu réfléchir depuis à d'autres projets de location de vélos électriques en parallèle à l'étude du potentiel à développer au sein du système Villo. Vous avez déjà écarté la piste du système Blue-bike dont l'expérience, d'après les résultats dont vous disposez, n'était pas concluante. Quelles sont les pistes sur lesquelles vous travaillez aujourd'hui ?

Lorsque j'avais évoqué plusieurs exemples, vous aviez rétorqué qu'ils ne convenaient pas pour Bruxelles. Ce n'est pas toujours vrai. L'Université du Tennessee, par exemple, a mis en place un système d'électromobilité qui fonctionne.

Vous aviez également mis en cause l'adaptabilité du dispositif actuel, mais rien n'empêche de songer à un système où seulement une composante - par exemple 25% des nouveaux vélos - serait électrique

vandalisme, terwijl de steden Berkeley en San Francisco het wel degelijk aandurven om tegen de lente van 2014 een systeem voor het delen van elektrische fietsen in te voeren. Nochtans heeft die regio een sterk stedelijk karakter en is het reliëf verre van vlak te noemen.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het verheugt mij dat Villo op zo veel enthousiasme kan rekenen. Villo is inderdaad een succesvol project en een echte hefboom binnen het Brussels mobiliteitsbeleid. Villo telt meer dan 32.000 abonnees en bedient nagenoeg het volledige gewestelijke grondgebied met 360 stations en 5.000 fietsen. Bovendien was de helft van de gebruikers voordien geen fietser. Villo heeft dus duidelijk meer mensen tot fietsen aangezet.*

U beweert dat er alsmear meer wagens in Brussel zijn, ondanks alle pogingen om de autodruk te verminderen. Dat klopt niet. Volgens de jongste tellingen is de autodruk de voorbije tien jaar met 7% afgenomen. Ik wou dat even rechtzetten.

Villo heeft voor stevige fietsen gekozen, omdat ze dag en nacht buiten staan en tegen vandalisme moeten bestand zijn.

Het is een feit dat mensen vaker een Villofiets nemen om zich van de bovenstad naar de benedenstad te begeven dan omgekeerd. U bent

et où cette composante bénéficierait d'abris spécifiques.

Il ne s'agit donc pas de tout ou rien. Il est envisageable que, dans le cadre de la modification de la convention, on spécifie l'introduction d'un segment, ce qui garantirait une marge d'adaptation au niveau technique et des facilités dans le financement et le cadre d'entretien.

Enfin, si les questions qui se posent sont celles de la solidité du matériel - sa résistance au relief accidenté et sa vulnérabilité au milieu urbain, par exemple, aux actes de vandalisme -, sachez qu'au printemps 2013, les municipalités de Berkeley et San Francisco ont annoncé le lancement d'un système de vélos partagés électriques pour le printemps 2014, avec une circulation s'étalant sur plusieurs comtés dont la topographie est loin d'être plane, et le caractère densément urbain, bien établi.

Voilà qui peut apporter un élément de réflexion supplémentaire à la question de la protection du vélo électrique contre le vandalisme et de sa résistance lors de l'ascension d'avenues escarpées comme il en existe en Région bruxelloise.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Ma réponse mêlera éléments évoqués et éléments neufs.

Je me réjouis de votre enthousiasme quant à l'utilisation du vélo en ville et, plus particulièrement, à l'égard du système Villo. Ce dernier connaît un succès qui nous satisfait tous, et constitue un vrai levier de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Aujourd'hui, Villo enregistre plus de 32.000 abonnés et couvre la quasi-totalité du territoire régional, avec 360 stations et 5.000 vélos en circulation. En outre, 50% des utilisateurs des véhicules Villo sont des personnes qui n'étaient pas cyclistes avant l'existence du dispositif. Villo est donc un créateur de cyclistes net.

Je voudrais cependant corriger une information communiquée en début d'interpellation : il y aurait de plus en plus de véhicules motorisés à Bruxelles, alors qu'on tente de diminuer la pression automobile dans notre Région. Ce n'est pas exact. Selon les chiffres obtenus grâce à des opérations de

dan ook niet de eerste die pleit voor de invoering van elektrische fietsen. Ook ik ben daar voorstander van.

De gebruikers zijn over het algemeen zeer tevreden over het Villosysteem, maar aan de dienstverlening kunnen we uiteraard blijven sleutelen. De elektrische uitrusting van de Villofietsen kan zeker tot een aanzienlijke verbetering leiden.

Voor zover wij weten bestaat er nergens in de wereld een systeem met openbare elektrische fietsen. Er bestaan wel elektrische fietsen die gedurende meerdere uren, dagen of maanden kunnen worden gehuurd. Het gaat dan echter om een traditionele verhuurdienst, niet om een verhuurdienst met zelfbediening.

Een verhuursysteem van enkele tientallen elektrische fietsen met geen of weinig stations is iets totaal anders dan een volledig elektrisch fietsdeelsysteem dat duizenden fietsen omvat en honderden stations verspreid over de hele stad. Bepaalde steden zoals Stuttgart hebben enkele elektrische fietsen in hun fietspark opgenomen, maar in dat geval gaat het om een klein segment. Enkel Madrid zou te kennen hebben gegeven een elektrisch fietsdeelsysteem te willen opstarten.

Ik heb JCDecaux gevraagd om mij ideeën voor de ontwikkeling van een systeem van elektrische fietsen voor te leggen, rekening houdend met de knelpunten, de technologische vooruitgang, de kostprijs en de juridische aspecten. Wij hebben de werkplaatsen van JCDecaux in Parijs bezocht, waar testen met elektrische fietsen worden uitgevoerd. De Parijse testfase zal nog twee jaar duren.

Technisch gezien is de batterij een heikel punt, met name wat de autonomie en de ecologische levenscyclus betreft.

Bovendien moet de efficiëntste optie gekozen worden voor het opladen en het beschermen van de batterij, die aan alle weersomstandigheden wordt blootgesteld. De batterijen van de elektrische fietsen moeten steeds opgeladen zijn, om geen nieuwe frustraties te creëren bij de gebruikers: elektrische fietsen zijn immers nog zwaarder dan gewone Villofietsen.

Momenteel zijn er 5.000 fietsen in omloop en staan

comptage, en dix ans, la pression automobile a diminué de 7%. Cela fait l'objet d'un autre débat, mais je tenais à corriger cette erreur.

Vous avez raison de dire que les bicyclettes Villo sont des engins costauds. C'est nécessaire pour éviter les actes de vandalisme et leur permettre de rester dehors 24 heures sur 24.

On constate également que les stations Villo situées au bas de la ville se voient restituer davantage de vélos et que les stations situées dans le haut de la ville sont populaires lorsqu'il s'agit de descendre.

Vous n'êtes pas le premier à vous interroger sur l'opportunité d'équiper les vélos en libre-service d'une assistance électrique. Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'est exprimée à cet égard.

Comme vous, j'y vois une grande utilité.

Le système Villo présente d'importantes qualités, reconnues par les utilisateurs, tant en ce qui concerne les vélos qu'il propose que son utilisation. Il est toutefois toujours possible d'améliorer un service, et équiper des véhicules Villo d'une assistance électrique est une option d'amélioration significative.

À notre connaissance, il n'existe au monde aucun système de vélos en libre-service équipés d'assistance électrique à l'échelle d'une ville. Ce qui existe, ce sont des vélos électriques en location de longue durée, c'est-à-dire que le bénéficiaire conserve le vélo pour plusieurs heures, plusieurs jours ou plusieurs mois. L'exemple que vous avez mentionné concerne le territoire limité d'une université. Mais nous ne connaissons pas d'exemple sur un territoire plus étendu. Ce qui existe peut être qualifié de location traditionnelle et non de libre-service comme dans le cas de Villo.

J'attire donc votre attention sur la confusion qui peut exister entre la location de vélos électriques, qui comprend quelques dizaines de vélos, pas ou peu de stations ; et un système de vélos électriques en libre-service, qui englobe plusieurs milliers de vélos et plusieurs centaines de stations réparties sur toute une ville. Certaines villes, comme Stuttgart, ont introduit quelques vélos électriques dans leur parc non électrique, mais ce n'est pas significatif à ce stade. À ce jour et à notre connaissance, en Europe, seule Madrid a annoncé son intention de

er 10.000 fietspalen. Het zal niet eenvoudig zijn om die allemaal aan te passen. De precieze kostprijs zal afhangen van de gekozen technische opties.

Het gewest en JCDecaux hebben een concessieovereenkomst gesloten die tot 2026 loopt. In die overeenkomst staat niets over elektrische fietsen. We moeten dus ook de juridische aspecten grondig onderzoeken. Wij kunnen niet zomaar de overeenkomst met JCDecaux verbreken en andere fietsen in omloop brengen.

Ik sta open voor uw voorstel, maar eerst moeten er nog talrijke technische, budgettaire en juridische kwesties en uitdagingen worden onderzocht. Ik zal u op de hoogte houden van de ontwikkelingen in het dossier.

lancer un tel système.

À Bruxelles, nous sommes très sensibles à cet enjeu. Comme l'opérateur JCDecaux l'est également, je lui ai demandé de me présenter un programme de développement de vélos électriques qui tiendrait compte des contraintes, des évolutions technologiques, des coûts et des aspects juridiques, notamment. Ce travail a commencé et nous sommes allés visiter les ateliers de JCDecaux à côté de Paris. On nous y a présenté les tests sur les vélos électriques, mais il faudra encore deux ans à cet opérateur pour dépasser le stade du test.

Au niveau technique, la technologie électrique implique la problématique des batteries qui reste encore un point délicat. En effet, les performances d'autonomie et de cycle environnemental de celles-ci doivent encore connaître des améliorations.

En outre, il convient de sélectionner l'option la plus efficace pour la recharge et la protection ou la résistance d'un matériel qui reste à l'extérieur, exposé à toutes les conditions climatiques. Or, proposer aux citoyens un service de vélos électriques dont les bornes sont vidées de leur électricité ne peut qu'entraîner de nouvelles frustrations ! Il nous faut donc trouver des solutions pour garantir aux gens que les batteries des vélos électriques qu'ils emprunteront seront chargées. À défaut, les vélos seront juste plus lourds encore que ceux dont nous disposons aujourd'hui !

Au niveau budgétaire, je rappelle qu'il y a 5.000 vélos en circulation et près de 10.000 bornes d'accueil. C'est évidemment loin d'être simple à équiper, et le coût plus précis en fonction des options techniques sélectionnées reste à préciser. JCDecaux cherche actuellement différents moyens de recharge. Les bornes et autres systèmes de batterie fixe ou remplaçable constituent autant d'options à l'étude.

Au niveau juridique, la Région et l'opérateur JCDecaux sont engagés par une convention de concession portant jusqu'en 2026. À ce jour, la convention ne prévoit pas que les vélos soient équipés d'une assistance électrique. Or nous devons aussi examiner les options en matière juridique à cet égard.

Il va de soi que nous ne pouvons bafouer notre convention avec JCDecaux concernant les vélos en

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Dat er elders niets gebeurt, betekent niet dat we hier niet vooruit moeten denken. We moeten vastberaden en ambitieus uit de hoek komen.*

Bovendien moeten er aangepaste technische oplossingen komen. De studies zijn nuttig geweest omdat ze een antwoord bieden op een aantal vragen. Het systeem kan ontegenzeggelijk rendabel worden en dus de privésector interesseren.

De vorige regering heeft erg slecht onderhandeld met JCDecaux, waardoor u vandaag met een wurgconventie opgezadeld zit.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "het proefproject inzake 'slimme'

libre-service en en mettant d'autres en circulation et ce, même s'ils sont électriques. JCDecaux nous reprocherait à juste titre de ne pas respecter l'accord convenu. Or, il en va de la responsabilité de la Région et de tous les pouvoirs publics de respecter les contrats ou conventions qu'ils concluent !

Je suis donc sensible à la proposition, mais de nombreuses questions et enjeux techniques, budgétaires et juridiques doivent être examinés. Les contacts avec l'opérateur sont en cours. Nous demeurons attentifs et je reviendrai vers vous avec des éléments complémentaires en fonction de l'évolution du dossier.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Ce n'est pas parce que les choses ne se font pas ailleurs qu'il ne faut pas les envisager chez nous, dès lors qu'on estime que ce serait positif. Il faut aller de l'avant de manière volontaire, ambitieuse et expérimentale.

Par ailleurs, il convient évidemment de trouver les solutions techniques adaptées. Les études ont un intérêt avéré en ce sens, puisqu'elles permettent de répondre à certaines questions préalables au lancement du système.

Ce système peut présenter une forme de rentabilité indiscutable et par conséquent intéresser le secteur privé.

Le gouvernement précédent a très mal négocié les accords avec JCDecaux puisque vous êtes totalement bloqué dans une convention qui vous cadenasse.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "le projet pilote de zones 30km/h

30 km-zones en de omzetting ervan in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Touring hamert er geregeld op dat goede snelheidsbeperkingen realistisch zijn en dus gerespecteerd worden.*

De afvoering door mevrouw Grouwels van de beperking tot 70 km/u in de tunnels is geen goed voorbeeld: ik blijf ervan overtuigd blijf dat het daar de juiste snelheidsbeperking was.

Ik heb eerder al gezegd dat ik geen bezwaar heb tegen de invoering van zones met een snelheidsbeperking, maar vaak worden ze niet gerespecteerd. Iedereen is het erover eens dat overdreven snelheid in de buurt van scholen misdadig is, maar getuigt de invoering van 30 km/u-zones elders niet van een gebrek aan realiteitszin?

Eind 2011 zei u dat het geen goed idee is het aantal 30 km/u-zones terug te dringen, hoewel er aanpassingen nodig zijn. U zei ook dat 30 km/u-zones niet alle problemen oplossen. Sommige wegen zijn zo breed dat ze de chauffeurs als het ware aanzetten tot snel rijden. De Pachecolaan is een goed voorbeeld. Als je daar 30 km/u rijdt, heb je het gevoel stil te staan. Nieuwe infrastructuur en strengere controles volstaan niet om de mentaliteit te veranderen. De burger moet eerst begrijpen dat hij voordeel heeft bij de maatregel.

De minister-president zei onlangs in de pers dat het Brusselse verkeer er tijdens de weekdagen helemaal anders uitziet dan in het weekend. Dat geldt ook voor de 30 km/u-zones.

In Wallonië wordt een systeem getest op basis van overleg met de gemeenten, scholen en verantwoordelijken voor de veiligheid van de weginfrastructuur. In combinatie met snelheidsmetingen heeft dat geleid tot een lijst met variabele 30 km/u-zones. Vlaanderen zou naar een gelijkaardig beleid evolueren.

Ik vraag niet om alle Brussels 30 km/u-zones variabel te maken.

Kunt u ons wat meer vertellen over de

dites 'intelligentes' et sa transposition en Région bruxelloise".

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

M. Philippe Pivin.- Comme le rappelle régulièrement l'association Touring, les bonnes limitations de vitesse sont celles qui sont réalistes et respectées.

Je ne fais pas allusion à la suppression des tronçons à 70km/h dans les tunnels, voulue par Mme Grouwels malgré l'opinion divergente de certains parlementaires formulée dans le passé lors de nos débats. Pour ma part, je reste convaincu que cette limitation à 70km/h en ces endroits, en ligne droite et sans cycliste, est une bonne mesure.

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis nullement opposé à la mise en œuvre de ces tronçons mais nombre d'entre eux ne sont pas respectés. Chacun s'accorde sur le fait que l'excès de vitesse est criminel aux abords des écoles. Mais ailleurs, l'implantation de la zone 30 n'est-elle pas le fait d'un manque de réalisme ?

Fin 2011, je vous avais interpellé sur la question et vous me répondiez : "Ce n'est pas une bonne idée de diminuer le nombre des zones 30 à Bruxelles, même s'il est évident qu'en termes d'aménagement, il y a des éléments à améliorer dans ce type de zone".

Je ne vous demandais pourtant pas de les diminuer. Et vous ajoutiez : "Or, nous savons qu'en la matière, il subsiste un réel problème. Certaines voiries sont à ce point larges qu'elles n'incitent pas les conducteurs à adopter une vitesse mesurée. Le boulevard Pacheco en est un bon exemple. J'y passe souvent en voiture et y adopter une vitesse de 30km/h donne l'impression qu'on s'est arrêté ! De nouvelles infrastructures et un contrôle plus strict ne suffiront pas à changer les mentalités. Il s'agit avant tout pour le citoyen de comprendre que la règle lui est bénéfique. Comme c'est le cas aux États-Unis, où les gens se rappellent parfois à l'ordre les uns les autres et où la vitesse moyenne plus basse que chez nous est respectée".

Cela rejoint une réflexion récemment partagée via la presse par notre ministre-président, lorsqu'il évoquait la situation des navetteurs et de Bruxelles : "Il est évident que la Région bruxelloise

methodologie van de andere gewesten? Bent u van plan om in het Brussels Gewest soortgelijke initiatieven te nemen?

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Op zich heb ik niets tegen de auto. Om files te vermijden, moeten we echter alternatieven bedenken en nagaan wat de meest geschikte verplaatsingswijzen zijn.*

Het Actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 moet het gewest helpen het aantal doden en zwaargewonden tegen 2020 met de helft te reduceren in vergelijking met 1999. Zo moet de invoering van zones 30 de veiligheid op de weg doen toenemen.

Het plan voorziet in negen strategische doelstellingen, waaronder de snelheidsbeperking. In een stedelijke omgeving leidt de afname van de gemiddelde snelheid met 1 km/u tot een daling van het aantal doden en zwaargewonden met ongeveer 6%.

Om die eerste strategische doelstelling te realiseren, werden vijf operationele doelstellingen geformuleerd. Een ervan moet de zones 30 in de

n'est pas la même en semaine et le week-end". Un parallèle pourrait être fait en ce qui concerne les zones 30.

Il existe donc une expérience wallonne qui se développe en concertation avec les autorités communales, les établissements scolaires et le chef de la Direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie. Cette expérience a établi, sur la base de mesures de vitesse et de constatations, une liste de zones 30 pouvant faire l'objet d'une telle réglementation. En Flandre, il semblerait qu'il y ait pour le même dispositif des résultats positifs et concluants.

Comprenez-moi bien, je ne suis pas ici en train de vous demander de placer l'ensemble des zones 30 de la Région bruxelloise sous ce régime variable ou intelligent.

Pourriez-vous nous en dire plus sur la méthodologie utilisée dans les autres Régions et sur les initiatives similaires qui seraient prises à votre initiative en Région bruxelloise, si tant est que vous êtes favorable à ce dispositif et à cette démarche ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je n'ai rien contre la voiture. Je souhaite que chacun puisse se déplacer en Région bruxelloise de la manière la mieux adaptée. Pour éviter la congestion automobile, il faut donc prévoir des alternatives et susciter une réflexion sur les modes de déplacement les plus appropriés.

J'en viens à votre question sur les zones 30 "intelligentes".

Le Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020, approuvé par le gouvernement le 28 avril 2011, est l'outil dont s'est dotée la Région de Bruxelles-Capitale pour réduire de 50% le nombre de morts - dans les 30 jours qui suivent l'accident - et de blessés graves en 2020 par rapport à 1999. Rappelons que l'instauration de mesures telles que les zones 30 vise bien à améliorer la sécurité routière.

Le plan prévoit neuf objectifs stratégiques, dont l'un vise explicitement la réduction des vitesses de

buurt van scholen zichtbaar en geloofwaardig maken.

Op gewestwegen is het echter niet altijd mogelijk om het verkeer te vertragen door middel van fysieke aanpassingen. Het plan voorziet dan ook in signalisatie met variabele aanwijzingen, die een beperking van 30 km/u oplegt bij aankomst en vertrek van de scholieren. Andere maatregelen zijn een versterkte controle, de beveiliging van de zebropaden, punctuele verlichting, voetpadverbredingen, enzovoort.

Tot op vandaag werden er bij twee Europese scholen in Brussel borden met variabele aanwijzingen geplaatst, maar door technische problemen werken ze nog niet. We zijn niet tegen het systeem gekant, maar er moet goed over nagedacht worden. Op lokale wegen geven we de voorkeur aan zones 30. Op grotere wegen kunnen borden met variabele aanwijzingen wel nuttig zijn.

Het Brussels Gewest stelde overigens ook mobiliteitsdoelstellingen voorop. Daartoe behoort de invoering van zones 30 op lokale wegen, die niet alleen de veiligheid verhogen maar ook de leefomstandigheden van de buurtbewoners verbeteren.

De administratie zal de proefprojecten bij de Europese scholen aandachtig volgen, evenals de resultaten van proefprojecten in het buitenland.

Via maatregelen inzake snelheidsbeperking moet de verkeersveiligheid voor iedereen verbeteren, en niet alleen voor scholieren. In een stad als Brussel is het niet alleen tijdens de schooluren druk op lokale wegen.

We zijn niet tegen het systeem gekant, maar het nut ervan moet nog worden aangetoond. Borden met variabele aanwijzingen worden dus eerder de uitzondering dan de regel.

circulation. Ce défi demeure prioritaire, puisqu'en milieu urbain, on considère qu'une baisse de 1km/h de la vitesse moyenne se traduit par une diminution approximative du nombre de tués et de blessés graves d'environ 6%.

Pour atteindre cet objectif stratégique de réduction des vitesses, cinq objectifs opérationnels ont été énoncés. L'un d'eux est dédié à rendre "visibles et crédibles" les zones 30 aux abords des écoles. L'aménagement de zones 30 est plutôt logique et évident pour ce qui concerne les voiries locales.

En voirie régionale, soit généralement sur le réseau primaire destiné à reprendre des charges de trafic importantes, l'aménagement physique destiné à ralentir le trafic n'est pas toujours possible à mettre en œuvre et nécessite dès lors une attention particulière. Une signalisation à message variable, qui imposerait le 30km/h au minimum aux heures d'entrée et de sortie des écoles, est l'une des mesures envisagées dans le plan. D'autres mesures sont un contrôle renforcé, assorti de sanctions éventuelles, la sécurisation des traversées, des (ré)aménagements ponctuels (éclairage, oreilles de trottoirs...). Ces dernières solutions sont généralement privilégiées par les services de Bruxelles Mobilité parce qu'elles supposent une action plus globale.

Jusqu'à présent, des panneaux de signalisation à messages variables ont été installés récemment à la hauteur de deux écoles européennes à Bruxelles. Cependant, en raison de problèmes techniques, ces panneaux ne fonctionnent pas encore. Nous ne sommes donc pas opposés à ce système, mais souhaitons attirer l'attention sur l'importance de réfléchir à leur localisation. Sur les voiries locales, nous préférons créer le plus possible de zones 30. Sur des voiries plus importantes, l'installation de tels panneaux est pertinente si elle répond à un réel besoin.

Il est à rappeler par ailleurs que la Région de Bruxelles-Capitale s'est également fixé des objectifs en termes de mobilité. Parmi ceux-ci, la mise en zone 30 des voiries locales, avec pour but de diminuer les vitesses, de dissuader le trafic de transit et de favoriser les modes actifs. La mise en zone 30 des voiries locales ne renforce pas uniquement la sécurité routière mais améliore également la qualité de vie des riverains.

L'administration suivra comme d'habitude avec intérêt les projets pilotes, actuellement situés au n°5 du boulevard du Triomphe et au carrefour de la chaussée de Waterloo et de la chaussée de La Hulpe, où sont implantées les deux écoles européennes. Nous suivons également avec intérêt les résultats de projets pilotes à l'étranger.

Concernant cette proposition concrète d'installer des zones 30 intelligentes, je mentionnerai toutefois deux points méritant notre attention. Tout d'abord, la réduction de la vitesse de circulation reste un objectif important en vue de renforcer la sécurité routière pour tout le monde, et pas uniquement pour les écoliers. Ensuite, dans une ville aussi dense que Bruxelles, il est rare que les voiries locales soient fort fréquentées pendant les seules heures scolaires. En d'autres termes, une vitesse modérée est toujours essentielle, car il y a presque toujours des gens dans les rues.

Ce système ne doit pas être appliqué aux abords de toutes les écoles. Nous n'y sommes pas opposés, mais l'utilité doit en être démontrée. Ce sera donc plutôt l'exception que la règle.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Uw standpunt is onduidelijk. U lijkt eerder af te wachten en u toe te spitsen op de omgeving van de scholen in plaats van op het geheel van het wegennet. Ik onthoud dat u overal de maximumsnelheid wilt beperken, onder meer tot 30 km/u waar dat nu 50 km/u is.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik wil inderdaad een limiet van 30 km/u in alle woonwijken.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Welke limiet wilt u op de grote verkeersassen, zoals de Pachecolaan? Zal die maximumsnelheid dezelfde zijn op weekdays als in het weekend?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *In het Actieplan verkeersveiligheid is er sprake van 30 km/u voor de woonwijken, 50 km/u*

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

M. Philippe Pivin.- Votre position à l'égard de ce dispositif n'est pas claire. Vous ne semblez pas y être opposé tout en n'y étant pas favorable non plus. Vous optez pour une position d'attente et vous vous focalisez davantage sur les abords des écoles plutôt que sur les voiries dans leur ensemble. Je retiens par ailleurs que votre objectif est de réduire la vitesse sur toutes les voiries bruxelloises et que sur les zones où la vitesse est actuellement limitée à 50km/h, vous souhaitez la réduire à 30 km/h.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je souhaite en effet généraliser une limitation à 30 km/h dans tous les quartiers résidentiels.

M. Philippe Pivin.- Quelle limitation de vitesse préconisez-vous sur les grandes artères, et notamment sur le boulevard Pacheco que vous citez, et dont la limitation de vitesse n'a pas été modifiée depuis 2011 ? Cette limitation sera-t-elle identique en semaine et pendant le week-end ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Le Plan de sécurité routière prévoit de généraliser la limitation à 30km/h dans tous les quartiers résidentiels. Quant

op de gewestwegen en 70 km/u in bepaalde tunnels.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *U bent dus geen voorstander van 'slimme' zones 30?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *In de omgeving van scholen wordt de snelheid op de gewestwegen beperkt tot 30 km/u. Dat kan eventueel 50 km/u worden buiten de schooluren, maar dat zijn uitzonderingsgevallen.*

De heer Philippe Pivin *(in het Frans).*- *Bestaat er een lijst van zones 30 in het gewest en een evaluatie van hun impact op het aantal ongevallen en op de werkelijke snelheid?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Er bestaat een lijst van de gewestelijke zones 30, maar de impact werd niet geëvalueerd.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de geplande BYPAD-studie voor de evaluatie van de uitvoering van het Fietsplan".

aux voiries régionales, nous prévoyons une vitesse limitée à 50 km/h et à 70 km/h dans certains tunnels.

M. Philippe Pivin.- vous n'êtes donc pas favorable aux zones 30 dites "intelligentes" puisque vous soutenez des zones 30 dans les quartiers résidentiels et des zones 50 ailleurs.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Puisque certains tronçons de voiries régionales sont situés aux abords d'écoles, la vitesse y est obligatoirement limitée à 30km/h. Cette limitation pourrait néanmoins être élevée à 50km/h en dehors des heures scolaires. Il s'agirait là de cas exceptionnels.

M. Philippe Pivin.- Existe-t-il un inventaire des zones 30 en Région bruxelloise ainsi qu'une évaluation de leur fonctionnement en termes de nombre d'accidents ou de respect de la norme ?

De quels chiffres disposez-vous ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Il existe bien un cadastre régional des zones 30, mais nous ne disposons pas de chiffres concernant une éventuelle évaluation de ces zones.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "l'étude BYPAD programmée pour l'évaluation de la mise en œuvre du Plan vélo".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *In het fietsplan 2010-2015 staan een reeks evaluatiemaatregelen inzake het fietsbeleid, die hoofdzakelijk gebaseerd zijn op twee nieuwe Bypad-studies.*

In een antwoord op een schriftelijke vraag van 12 oktober 2011 zei u dat de eerste studie in 2013 zou worden uitgevoerd. Is dat ondertussen gebeurd? Wat zijn de resultaten? Welke aanbevelingen staan erin? Welke maatregelen zult u nemen naar aanleiding van de aanbevelingen?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Uit de cijfers blijkt dat het fietsbeleid van de laatste jaren stilaan resultaten oplevert. De vzw Pro Velo heeft een evaluatie uitgevoerd volgens het Bypad-model.*

Volgens die methode moeten zowel gebruikers, overheidsdiensten als beleidsverantwoordelijken geconsulteerd worden. De studie werd eind 2012 uitgevoerd. De resultaten werden in januari 2013 voorgesteld.

In de studie worden de 203 maatregelen uit het Fietsplan gedetailleerd geëvalueerd, rekening houdend met het standpunt van alle betrokken instanties.

Eind 2012 was 24% van de maatregelen uit het Fietsplan volledig gerealiseerd, 19% bijna gerealiseerd, 36% in uitvoering en 21% nog niet gerealiseerd. De meeste maatregelen waren toen dus al in de praktijk gebracht of uitgevoerd.

Het is duidelijk dat we het stadium van voorlopige oplossingen voor dringende problemen voorbij zijn. Er is vooruitgang merkbaar, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau.

Pro Velo adviseert om de maatregelen van het

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

M. Arnaud Pinxteren.- La fiche 1.5 du Plan vélo 2010-2015 prévoit une série de mesures visant l'évaluation et le suivi de la mise en œuvre de la politique cycliste.

L'outil principal de cette évaluation et de ce suivi consiste en deux nouvelles études Bypad programmées à mi-parcours et à la fin de la période de cette mise en œuvre.

En réponse à une question écrite du 12 octobre 2011, vous communiquiez que l'étude Bypad intermédiaire aurait lieu en 2013.

Cette étude a-t-elle été réalisée ? Si oui, quels en sont les résultats ? Quelles recommandations les auteurs de l'étude ont-ils formulées ? Le cas échéant, quelles mesures avez-vous décidé de prendre sur la base de ces recommandations ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Les chiffres démontrent que la politique cycliste poursuivie par la Région depuis des années porte ses fruits. Une évaluation à mi-parcours a en effet été effectuée par l'asbl Pro Velo suivant la méthode Bypad.

Cette méthode repose sur la consultation des usagers, de l'administration ainsi que des dirigeants politiques. L'étude a été effectuée fin 2012 et les résultats en ont été présentés lors du colloque sur le vélo de janvier 2013 au Salon de l'auto.

Il s'agit d'une analyse fine des 203 mesures du Plan vélo 2010-2015 confrontant les avis des différents intervenants de la politique cycliste. Le rapport final compte 247 pages.

Le rapport démontre que, fin 2012, parmi les mesures du Plan vélo :

- 24% étaient entièrement réalisées ;
- 19% étaient en voie de finalisation ;
- 36% étaient en cours de mise en œuvre ;
- 21% n'étaient pas encore mises en pratique.

Fietsplan te rangschikken volgens prioriteit en een systeem in te voeren voor de precieze uitvoering van het plan, met een overzicht van de verantwoordelijkheden per niveau, een financieel overzicht, enzovoort.

Met de steun van de fietsmanager en de administratie hebben we de aanbevelingen uitgevoerd.

We blijven ook werk maken van bewustmaking, onder meer via het initiatief Bike Experience.

De studieresultaten kunt u aanvragen bij Brussel Mobiliteit.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

Un an après l'étude Bypad, la majorité des mesures était donc appliquée ou en cours d'application.

De manière générale et en référence aux niveaux de développement tels qu'ils sont énoncés dans la formulation Bypad, on perçoit clairement que la Région a nettement dépassé le stade de l'approche au cas par cas, où seuls sont traités les problèmes ponctuels de manière provisoire. Des avancées sont constatées aux niveaux du travail politique et de l'implication évidente des services opérationnels tant régionaux que communaux. Je vous renvoie sur ce point au succès remporté auprès des communes par les appels d'offres en matière de politique cycliste communale.

Pro Velo a fait les recommandations suivantes :

- prioriser les mesures du Plan en identifiant les actions leviers ;
- réaliser un tableau de bord permettant d'évaluer en temps réel l'état d'avancement du Plan. Ce tableau de bord devrait comporter des mesures opérationnelles, des responsabilités claires, une identification précise des interlocuteurs, une vision réaliste des budgets et des indicateurs de réalisation et d'impact des mesures.

Avec le soutien du manager vélo de la Région bruxelloise et de l'administration, nous avons mis en œuvre ces recommandations. Cela a notamment permis de prioriser les actions autour du vol de vélos, du balisage rapide des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des aménagements de sécurité en voirie, incluant récemment les axes Roosevelt, Albert et Poincaré, ou encore la rue du Trône.

Nous poursuivons nos mesures de sensibilisation comme la Bike Experience qui amène, chaque année, 400 Bruxellois à devenir cyclistes.

Le rapport Bypad réalisé par l'asbl Pro Velo est disponible à la demande auprès de Bruxelles Mobilité.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de keuze van de MIVB van een firma voor het beheer van de reclameruimten".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *De MIVB heeft eindelijk de firma aangeduid die het beheer van de reclame in en op de voertuigen en in de stations op zich zal nemen.*

De aanbesteding werd in de lente van 2013 in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt. Waarom heeft de MIVB de beslissing zo lang uitgesteld? Volgens het bestek had de firma al op 1 januari 2014 met haar opdracht van start moeten gaan.

Het dossier stond ook niet op de agenda van de raad van bestuur van 17 december 2013. De bestuurders hadden nochtans graag meer uitleg gekregen over het nieuwe contract.

Waarom heeft de MIVB haar beslissing niet sneller aan de raad van bestuur meegedeeld? Legt het contract restricties op, bijvoorbeeld voor reclame die de ramen van de voertuigen gedeeltelijk bedekt?

Zal het reclamebeheer ook betrekking hebben op mobiele dragers, zoals die bijvoorbeeld in de gangen van de stations aanwezig zijn?

Bestaat het risico dat een afgewezen kandidaat een beroep instelt? Welke gevolgen zou een dergelijk beroep hebben?

Heeft het contract ook betrekking op de wachttijdboorden? Wat is de looptijd van het contract?

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le choix par la STIB de la firme chargée de la gestion des espaces publicitaires".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Le conseil d'administration de la STIB a choisi la firme qui serait chargée, à partir du 1er janvier 2014, de la gestion des espaces publicitaires intérieurs et extérieurs, sur et dans les véhicules ainsi que dans les stations du transporteur public bruxellois.

Cette décision intervient à la suite d'un appel d'offres publié au Moniteur belge au printemps 2013. La décision prise tardivement va nécessiter un report de la gestion du projet.

On peut s'étonner qu'un appel d'offres lancé au printemps 2013 n'ait pas conduit la STIB à prendre toutes les dispositions pour arrêter une décision rapide et permettre la gestion des espaces publicitaires dès les premiers jours de 2014.

De surcroît, le dossier ne figurait pas à l'ordre du jour du conseil d'administration du 17 décembre dernier et des administrateurs auraient souhaité obtenir plus de précisions sur les tenants et aboutissants du futur contrat.

Comment expliquer que la STIB n'ait pas présenté plus rapidement sa décision sur ce marché au conseil d'administration, afin de permettre un démarrage à la date prévue dans l'appel d'offres ?

Comme la gestion des espaces publicitaires porte sur les véhicules et les stations, des restrictions ont-elles été notifiées, notamment sur les publicités condamnant une partie ou la totalité des vitres des

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- JCDecaux werd aangeduid voor het beheer van de reclame bij de MIVB.

Het raamakkoord loopt over een periode van twaalf jaar. Het voorziet in de modernisering van de reclameruimte en de installatie van vaste reclamepanelen. De beperkingen die tot en met 31 december golden, blijven behouden. De schermen met de wachttijden maken geen deel uit van het akkoord.

Het akkoord levert niet alleen extra inkomsten op voor de MIVB, het zorgt ook voor nieuwe technologie waar de reiziger zijn voordeel mee doet. De vernieuwing van de borden en de reclameruimte zullen een dynamische indruk maken.

Bovendien krijgen metrostations geleidelijk aan nieuwe, interactieve touchscreens waarmee reizigers allerhande informatie kunnen opzoeken.

De vertraging is te wijten aan juridische spanningen tussen de marktleders in de reclamewereld. De MIVB wou voorkomen dat de gunning aangevochten werd. Daardoor is er weliswaar sprake van enige vertraging en beperkte inkomstenderving, maar dat weegt niet op tegen de risico's van een juridische strijd.

De verliezende indiener ziet geen graten in de motivering van de MIVB- beslissing en heeft dan ook laten blijken dat hij niet in beroep gaat.

véhicules ? La gestion va-t-elle s'étendre à des supports qui pourraient être mobiles et placés dans des couloirs donnant accès aux véhicules de la STIB ? Quelles pourraient être les conséquences d'un éventuel recours émanant d'un fournisseur évincé ? Les indicateurs du temps d'attente aux arrêts sont-ils concernés par ce contrat ? Quelle est la durée fixée pour ce type de contrat ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le marché d'exploitation des espaces publicitaires intérieurs et extérieurs, sur et dans les véhicules et les installations souterraines de la STIB, a été confié à la firme JCDecaux.

L'accord-cadre porte sur une durée de douze ans. Celui-ci prévoit une modernisation du parc publicitaire de la STIB et un déploiement de supports fixes. Les restrictions d'application respectées par la régie MTB jusqu'au 31 décembre 2013 sont maintenues et ont été communiquées à l'adjudicataire. Il s'agit par exemple de restrictions quant à l'usage des fenêtres. Les indicateurs de temps d'attente aux arrêts ne sont pas concernés par l'accord-cadre.

Outre le développement de recettes additionnelles, ce marché va permettre l'introduction sur le réseau de la STIB de nouvelles technologies au service des voyageurs. Les recettes générées seront destinées à soutenir le développement des missions de la STIB.

L'attribution de ce marché aura une incidence directe pour les voyageurs de la STIB puisqu'il va permettre d'améliorer la qualité de leur parcours dans les infrastructures de transport public. Une modernisation et un rajeunissement des valves installées en stations, ainsi que de nouveaux supports, apporteront une dynamique comparable à celle d'autres réseaux de transport à l'étranger.

De plus, de nouveaux supports interactifs d'information pour les voyageurs seront progressivement déployés dans chaque station de métro. Ces valves tactiles permettront aux voyageurs d'accéder à des applications telles que la recherche d'itinéraire, les informations en temps réel, les commerces en station ou toute information

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Waarom maken de schermen met de wachttijden geen deel uit van het akkoord? Was er geen ruimere standaardisering van de communicatie mogelijk?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De communicatie met de reizigers heeft de MIVB in een ander project opgenomen, met inbegrip van de signalisatie van de wachttijden.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant leur voyage.

Le dossier a en effet pris un peu de retard par rapport au planning initialement prévu. La raison de ce retard est que, dans un contexte juridique tendu entre les leaders du marché publicitaire, la STIB a souhaité ne prendre aucun risque susceptible de conduire à un recours contre l'attribution du marché. Cette précaution a, certes, légèrement retardé l'attribution du marché, mais l'éventuel manque à gagner qui pourrait en résulter est minime par rapport aux risques encourus en cas de conflit juridique.

Le soumissionnaire non retenu a confirmé, par voie de presse, qu'il ne voyait pas de problème de fond dans les motivations qui sous-tendent la décision de la STIB et que sa société n'avait pas l'intention de faire appel.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Pourquoi les indicateurs de temps d'attente aux arrêts sont-ils exclus des nouvelles technologies mises à la disposition des usagers ? N'était-il pas possible de parvenir à une plus grande uniformisation des formes de communication ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La question des temps d'attente des voyageurs est reprise dans un autre projet de la STIB. La communication de l'information aux passagers étant un thème primordial pour la STIB, cet aspect sera certainement traité à travers d'autres instruments et d'autres projets.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het verdwijnen van de overstapparkerplaats Reyers".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Ik las in de krant dat een deel van de overstapparking aan de Reyerslaan vanaf januari 2014 zou verdwijnen. Het zou om 120 parkeerplaatsen gaan.*

Toen ik u onlangs een vraag stelde over de uitbreiding van andere overstapparkings, zweeg u in alle talen over de Reyersparking.

Blijkbaar is er binnen de regering slecht gecommuniceerd. Begin 2009 zou er namelijk al een overeenkomst zijn getekend om het parkeerterrein te gebruiken voor de bouw van woningen. Het spreekt voor zich dat u op tijd de nodige maatregelen had moeten nemen om dat verlies van parkeerplaatsen te compenseren.

Ik denk dat de regering de beslissing bewust stil heeft gehouden. U weet immers maar al te goed dat overstapparkings belangrijk zijn voor de mobiliteit in het Brussels Gewest.

Tot mijn verbazing verklaarde u aan de pers dat uw kabinet pas in december informeel op de hoogte werd gebracht van de plannen. De beslissing dateert immers al van 2009. Als ik u mag geloven, kwam de zaak nooit ter sprake binnen de regering. Ik kan me dat eerlijk gezegd niet voorstellen.

Er is duidelijk een probleem bij de meerderheid. Steeds weer blijkt dat er grote onenigheid heerst onder de regeringsleden.

Hoe verklaart u dat u niet op de hoogte was van de beslissing over de Reyersparking? Waarom wordt de sluiting van een gedeelte van de parking pas twee weken voor de uitvoering van de maatregel aangekondigd?

Welke alternatieven overweegt u op korte termijn ter compensatie van het verlies aan parkeerruimte?

We kunnen alleen maar vaststellen dat het regeringsbeleid ter zake bitter slecht scoort.

concernant "la disparition du parking de transit à Reyers".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- A priori, la nouvelle a de quoi surprendre quand on découvre via la presse qu'un parking de transit installé à la hauteur du site Reyers va être partiellement supprimé dès le début du mois de janvier 2014, ce qui représente une perte de 120 emplacements.

Récemment, alors que je vous interrogeais sur les extensions de capacité envisagées pour les différents parkings de transit situés dans la Région de Bruxelles-Capitale, et plus particulièrement sur l'extension de la capacité du parking Ceria, vous n'avez fait aucune allusion à cette réaffectation du parking Reyers, ce qui laissait sous-entendre qu'aucun changement ne devait être attendu pour ce parking, singulièrement pas de suppression.

Il semblerait qu'au sein du gouvernement, une certaine communication ait fait défaut, vu qu'un protocole aurait été signé au début de 2009 afin d'allouer le terrain régional de parking à la construction de logements. Il est évident qu'une telle décision ne peut être ignorée et qu'il était de la plus élémentaire logique de prendre en temps voulu les mesures nécessaires pour compenser les places de parking qui devaient être sacrifiées.

On serait tenté de dire que le gouvernement a préféré laisser dans l'ombre une décision qui, tôt ou tard, devait déboucher sur une situation embarrassante, vu que les parkings de transit représentent une alternative incontestable à l'amélioration de la mobilité dans notre ville.

Vous comprendrez mon étonnement quand vous affirmez à la presse que votre cabinet n'a été informé du début des travaux que dans la seconde moitié du mois de décembre, et ce de manière informelle. Une décision existe depuis 2009 et, à en croire vos commentaires entre 2009 et 2013, la question de la réaffectation du parking Reyers n'aurait jamais été abordée au sein du gouvernement. Il est franchement difficile d'imaginer qu'aucune trace d'un dossier de cette relative importance n'existe au sein du gouvernement.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Momenteel is het dossier van de Reyersparking zeker niet problematisch.*

Op 5 juni 2009 sloten de minister-president, de minister van Openbare Werken en de staatssecretaris voor Huisvesting een overeenkomst om een deel van de Reyersparking te gebruiken voor woningen.

Op 16 oktober 2009 verscheen in het Staatsblad het regeringsbesluit over de gedeeltelijke herbestemming van de parking. Volgens dat besluit kan de volledige ruimte als parking blijven fungeren in afwachting van een alternatieve locatie.

Over de creatie van een voorlopige parking om de capaciteit van 300 plaatsen te kunnen behouden, heeft Mوبiel Brussel een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en een plan opgesteld voor de aanvraag van een gemengde vergunning.

Leefmilieu Brussel heeft de milieuvergunning geweigerd en Mوبiel Brussel is daartegen in

Il y a manifestement un hiatus au sein de la coalition olivier mettant en exergue, une fois de plus, que des désaccords profonds existent au sein de l'équipe gouvernementale, alors que la mobilité a été citée comme une priorité du gouvernement.

Comment expliquez-vous qu'une décision d'affectation du parking Reyers qui remonte à 2009 ne vous soit pas connue ? Pourquoi est-ce deux semaines avant la fermeture du parking que cette décision a été officiellement annoncée ?

Quelles solutions alternatives à court terme envisagez-vous de prendre pour compenser la disparition des places de parking qui étaient offertes aux navetteurs dans ce cadre jusqu'à fin 2013 ?

Je ne reviendrai pas plus généralement sur l'épineuse question des parkings de transit, pour laquelle le bilan gouvernemental est plus que nul et devient carrément négatif avec cette suppression.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant de répondre à vos questions, je voudrais dire que nous avons été très proactifs et qu'il n'y a pas de problème à signaler pour le moment à cet endroit.

La décision d'affectation d'une partie du parking Reyers à du logement a fait l'objet d'un protocole d'accord entre le ministre-président, le ministre des Travaux publics et la secrétaire d'État en charge du Logement le 5 juin 2009.

La décision du gouvernement du 11 juin 2009 approuve le projet d'arrêté de désaffectation partielle du terrain du parking pour construire des logements sociaux. Cet arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la désaffectation d'une partie du parking "Reyers-Colonel Bourg" sur le territoire de la commune de Schaerbeek a été publié au Moniteur belge le 16 octobre 2009.

Cette décision du gouvernement permet également de conserver l'exploitation complète du parking de transit Reyers en attendant qu'une localisation transitoire soit réalisée.

beroep gegaan.

We spreken over een 'voorlopige' parking omdat de transitparking op langere termijn moet worden ingebed in een ruimere logica waarin het openbaar vervoer is opgenomen.

In eerste instantie werd een parking met 60 plaatsen aangelegd. We willen een terrein huren om die capaciteit uit te breiden tot 130 plaatsen. Daar is echter een milieuvergunning voor nodig.

In de Geoginlaan heeft de gemeente een parkeerruimte voor vrachtwagens ingericht. Die staat nog niet vol. De vrachtwagens van de Reyersparking maken er gebruik van.

De huidige 60 plaatsen voor auto's worden gebruikt, maar de parking is nog niet verzadigd.

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

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- Blijkbaar is alles onder controle en zijn er momenteel 60 voorlopige plaatsen op het terrein zelf.

Concernant la création d'un parking provisoire permettant de garder une capacité de 300 places lors de la fermeture de la zone dédiée à la Société du logement de la Région bruxelloise (SLRB), cette décision a fait l'objet d'une étude de faisabilité par Bruxelles Mobilité, suivie d'un plan pour la demande d'un permis mixte d'urbanisme et d'environnement.

Le permis d'environnement a été refusé par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité a déposé un recours contre cette décision afin de pouvoir ouvrir le parking provisoire le plus rapidement possible.

On parle d'un parking à ciel ouvert "provisoire" ou "transitoire" car, à plus long terme, le parking de transit devra être intégré dans une réflexion sur les entrées de ville en cohérence avec le réseau de transport public.

Dans un premier temps, un parking de 60 places a été installé. La solution proposée est de louer un terrain pour porter la capacité de stationnement à 130 places (les 60 existantes plus 70 nouvelles places). La réalisation de ce projet nécessitera l'introduction d'un dossier de demande de permis d'environnement.

La commune a en outre aménagé dans l'avenue Geogin une aire de stationnement, avec marquages et signalisation, réservée aux poids lourds. Celle-ci n'est pas saturée. Les camions du parking Reyers utilisent manifestement cette nouvelle zone de stationnement.

Quant aux 60 places existantes destinées aux voitures, celles-ci sont utilisées mais le parking n'est pas saturé. Nous travaillons à l'augmentation de cette capacité de stationnement.

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Si j'ai bien compris, tout est effectivement sous contrôle. Le parking de transit devra être intégré dans une réflexion qui n'a pas encore eu lieu. À l'heure actuelle, nous pouvons bénéficier de 60 places provisoires qui ont été trouvées sur le lieu même.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
ANNEMIE MAES**

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

betreffende "de positie en de betrokkenheid van de Brusselse Regering bij de Vlaamse plannen voor de verbreding van de Ring".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER HERVÉ DOYEN,**

betreffende "het stuk van de Ring O op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het debat over de uitbreiding".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Op 9 januari verschenen er merkwaardige berichten in de pers: minister-president Rudi Vervoort is van mening dat ook Brussel belang heeft bij de verbreding van de Ring. Vlotter verkeer op de Ring is van belang voor het toekomstige stadion op Parking C en voor het Neoproject op de Heizel, zo meent hij. De minister-president denkt zelfs aan een extra op- en afrit om het toekomstige stadion en congrescentrum te ontsluiten.

Deze uitspraken zijn nieuw en staan haaks op het standpunt van de regering dat minister Grouwels in oktober 2013 in het parlement uiteenzette. De Brusselse regering toonde zich in het verleden altijd bezorgd over de langetermijneffecten die deze infrastructurele ingreep met zich mee zou brengen.

Een bredere Ring betekent immers duizenden extra auto's en een verdere achteruitgang van de

Je vous l'avoue, la situation devient difficile à suivre pour un parlementaire. J'imagine que nous connaissons encore bien des rebondissements en matière de mobilité, singulièrement dans le dossier des parkings de transit.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME ANNEMIE
MAES**

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

concernant "la position et l'implication du Gouvernement bruxellois dans les projets flamands d'élargissement du Ring".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ
DOYEN,**

concernant "la portion du Ring O située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dans le débat de l'élargissement".

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *D'après la presse du 9 janvier, M. Vervoort estime que l'élargissement du ring est aussi dans l'intérêt de la Région : une plus grande fluidité du trafic bénéficierait au futur stade sur le parking C et au projet Neo. Le ministre-président envisagerait même d'ajouter une bretelle pour faciliter l'accès au futur stade et au centre de congrès.*

Ces propos sont nouveaux et sont en contradiction avec la position du gouvernement, que Mme Grouwels avait présentée au parlement en octobre 2013. Dans le passé, le gouvernement s'est toujours montré soucieux des effets à long terme de ces infrastructures.

Un ring plus large signifie des milliers de voitures supplémentaires et une dégradation de la qualité de l'air. Et celle-ci est déjà si mauvaise que, si nous ne faisons rien pour l'améliorer, nous risquons une

luchtkwaliteit, die in het Brussels Gewest al tot de slechtste van Europa behoort. Als we daar niet dringend verbetering in brengen, dan hangt ons opnieuw een Europese boete boven het hoofd wegens het niet respecteren van de luchtkwaliteitsnormen, net zoals België eerder een boete kreeg voor het niet naleven van de waterkwaliteitsnormen.

Als de luchtkwaliteit er nog op achteruitgaat, dan wordt de hele Brusselse bevolking daarvan het slachtoffer, en zeker gevoelige zones met scholen, ziekenhuizen en rusthuizen. Voorts zal er voor de uitbreiding van de Ring ook waardevolle open ruimte moeten sneuvelen.

Ik las in de beslissing van de Vlaamse regering dat het Laarbeekbos zou worden gespaard. Dat is niet meer dan normaal, want het Laarbeekbos is door Europa beschermd. Je kunt het niet zomaar rooien voor een autosnelweg. Het is mij echter ook te doen om andere groene zones. Ik bedoel bufferzones als de Schapenweg, die naar het Laarbeekbos leidt, maar geen deel vormt van het beschermde gebied, al speelt het een belangrijke rol voor de fauna en flora, en de gezondheid van de buurtbewoners.

Uit een recente studie van het Leuvense Transport and Mobility blijkt dat een capaciteitsverhoging van de Ring tot meer files op de invalswegen naar de Ring zal leiden. De nieuwe rijstroken zullen autoverkeer aanzuigen, waardoor het fileprobleem zal verschuiven van de Ring naar de op- en afritten en de snelwegen die verbonden zijn met de Ring. Door een verbreding van de Ring wordt het mobiliteitsprobleem enkel verschoven en zal het op termijn erger worden.

Dat blijkt niet enkel uit de voornoemde studie, het staat ook in het rapport van de OESO over de toestand in België in 2013. Een deel van dat rapport gaat over mobiliteit. Een uitbreiding van de wegcapaciteit kampt volgens de OESO met twee problemen: de files verplaatsen zich enkel en het biedt enkel op korte termijn een oplossing.

Uit de studie blijkt ook dat de baten van een verbreding niet opwegen tegen de kosten: elke geïnvesteerde euro in extra infrastructuur levert de komende 25 jaar slechts 67 cent op. Het blijft dus essentieel om in te zetten op alternatieven voor het autoverkeer.

amende européenne.

Si la qualité de l'air se détériore encore, c'est l'ensemble de la population bruxelloise qui en pâtira. En outre avec cet élargissement, des espaces verts devront disparaître. Certes, pas le Bois du Laerbeek qui est protégé, mais d'autres zones vertes qui ont un rôle important pour la faune et la flore et pour la santé des riverains.

D'après une étude récente de Transport & Mobility Leuven, une augmentation de la capacité du ring entraînerait davantage de files sur les voies d'accès au ring. Les nouvelles bandes de circulation aspireraient le trafic, ce qui déplacerait les embouteillages du ring vers les sorties et les voies rapides qui y sont reliées. L'élargissement du ring ne ferait donc que déplacer le problème et, à terme, l'aggraver.

Selon le rapport de l'OCDE sur la situation en Belgique en 2013, une augmentation de la capacité routière provoquerait juste un déplacement des files et n'offrirait une solution qu'à court terme.

En outre, selon cette étude, les bénéfices d'un élargissement ne compensent pas son coût. Il reste donc essentiel de chercher des alternatives au trafic automobile.

Tout le monde estime qu'il faut résoudre le problème des embouteillages, avec leurs conséquences négatives, mais pas de la manière défendue par le gouvernement flamand.

Les transports publics sont une alternative fondamentale. Pour le stade ou pour le projet Neo aussi, les infrastructures doivent être organisées de telle sorte que les visiteurs puissent se rendre aisément sur place sans voiture.

Dans quel cadre le ministre-président a-t-il tenu les propos que j'évoquais ? Ont-ils été bien interprétés dans les médias ?

Quelle est la position du gouvernement à propos de l'élargissement du ring ?

Les administrations ou les gouvernements flamand et bruxellois se sont-ils récemment concertés à ce propos ?

De quelle manière le gouvernement bruxellois

Iedereen is het erover eens dat de files, met al hun negatieve gevolgen, moeten worden opgelost, maar niet op de manier die de Vlaamse regering verdedigt. Een belangrijk alternatief is het openbaar vervoer.

Dat geldt ook voor het stadion of het Neoproject: de infrastructuur moet op die manier worden georganiseerd dat bezoekers vlot ter plekke en terug naar huis geraken zonder auto.

In welk kader heeft de minister-president deze uitspraken gedaan? Werden ze correct weergegeven in de media?

Wat is het standpunt van de regering over de verbreding van de Ring?

Hebben de Vlaamse en de Brusselse regering of de administraties recent nog overlegd over deze kwestie?

Welke mogelijkheden heeft de Brusselse regering om ervoor te zorgen dat de Vlaamse regering rekening houdt met de terechte vragen en bezorgdheden van de Brusselaars?

Hoe ver staat de 'metropolitane gemeenschap', die volgens het federale regeerakkoord zal worden opgericht via een bijzondere wet?

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

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Volgens de eerste plannen zouden er vijf hectare van het Laarbeekbos worden gerooid, maar uiteindelijk werd voorzien in een omleiding rond het bos, zodat dat stuk Brussels grondgebied gevrijwaard kon blijven.*

De omleiding ligt evenwel op terreinen die onlangs door het Vlaams Gewest werden beschermd. Het is dus niet duidelijk waar de uitbreiding alsnog moet komen.

Een ander deel van de Ring dat mogelijk in aanmerking komt voor uitbreiding, namelijk zo'n 700 à 800 m tussen kilometer 37,2 en 38,1, blijkt in het Brussels Gewest te liggen, en zelfs in Brussel-Stad.

Indien dat klopt, rijzen er vragen over de passieve

peut-il veiller à ce que le gouvernement flamand tienne compte des questions et préoccupations légitimes des Bruxellois ?

Où en est la communauté métropolitaine qui devrait être constituée par une loi spéciale d'après l'accord de gouvernement fédéral ?

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

M. Hervé Doyen.- Je vous propose aujourd'hui d'aborder la question du ring sous un angle particulier : en effet, une partie de celui-ci passe sur le territoire bruxellois.

Une commune que je connais bien a mis sur pied de nombreuses actions pour préserver le territoire qu'elle perdrait dans le cas d'un élargissement. Les premiers plans prévoyaient en effet la destruction de cinq hectares du bois du Laerbeek, touchant ainsi au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Aujourd'hui, si elle ne se réjouit aucunement du projet validé par le gouvernement flamand, cette commune est néanmoins soulagée de se voir épargnée, puisqu'il serait finalement prévu une déviation autour du bois, préservant ainsi le territoire d'une Région bruxelloise maîtresse chez elle.

Ceci dit, des terrains du côté flamand du ring, où

houding van de stad en het gewest: men had de situatie kunnen aangrijpen om het dossier voor het gerecht te brengen en zo de plannen van de Vlaamse regering te dwarsbomen.

Hoe staat het met voorgemeld stuk van de Ring? Welke werken zijn er gepland? Nadat de Vlaamse regering haar beslissing in oktober 2013 kenbaar had gemaakt, werd de minister-president gevraagd de kwestie onverwijld op de agenda te plaatsen van een volgende vergadering van het Overlegcomité. Tevens werd er een werkgroep opgericht.

Werd de mogelijkheid van een uitbreiding van de Ring op een stuk Brussels grondgebied al ter sprake gebracht? Indien ja, welk gevolg werd eraan gegeven? Indien nee, waarom niet? Kan het geen ernstig argument zijn tegen de uitbreiding?

Hoe staat het met het overleg in de werkgroep en welke standpunten neemt die in?

Brussel kan doorgaans geen druk uitoefenen in dit dossier, maar als de uitbreiding op Brussels grondgebied plaatsvindt, is de instemming van het Brussels Gewest wel degelijk vereist.

Samengevoegde bespreking

cette déviation était prévue, viennent d'être classés par la Région flamande. L'information vient de la commune de Wemmel. Dès lors, je ne vois pas bien où l'élargissement pourrait se faire. Nous attendons de recevoir des plans plus précis.

Cependant, une autre portion du ring potentiellement visée par les travaux d'élargissement semble se trouver en Région bruxelloise, et plus particulièrement sur la ville de Bruxelles. Il s'agirait d'environ 700m à 800m entre les kilomètres 37,3 et 38,1, juste après le viaduc de Vilvoorde, c'est-à-dire entre la limite du Domein Drie Fonteinen et le début de la bretelle de sortie 6 à la hauteur de la rue Blaesenberg.

Si ceci s'avère exact et que des travaux sont bien prévus sur ce tronçon, je m'interroge sur la passivité de la ville mais aussi de la Région, qui pourrait trouver là un levier bien nécessaire pour mettre des bâtons dans les roues du gouvernement flamand dans l'optique d'une judiciarisation du dossier.

Pouvez-vous me confirmer la situation du tronçon du ring susmentionné et me détailler les travaux prévus pour celui-ci ? Nous connaissons votre position personnelle à propos de l'élargissement du ring, mais il est un fait que tous les membres du gouvernement ne vous suivent pas. Après l'annonce de la décision du gouvernement flamand en octobre dernier, il a été demandé au ministre-président de mettre sans délai cette question sur la table d'un prochain de comité de concertation État fédéral-Régions, et un groupe de travail a été créé.

Ce point y a-t-il déjà été évoqué ? Dans l'affirmative, quelle suite y a-t-elle été donnée ? Dans la négative, pour quelle raison cela n'a-t-il pas été fait, et est-il prévu d'étudier la possibilité d'en faire un argument de poids contre l'élargissement ?

Enfin, pouvez-vous faire le point sur l'état des concertations en groupe de travail et les orientations prises par celui-ci ?

On a coutume de dire que la Région bruxelloise n'a guère de leviers dans ce dossier. Ici, nous en avons un d'une extraordinaire envergure. L'accord de la Région bruxelloise est indispensable.

Discussion conjointe

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

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Dit dossier toont nog maar eens aan dat de reductie van het gewestelijk grondgebied tot de negentien gemeenten absurd is en dat een uitbreiding van Brussel noodzakelijk is. Binnen de regering zijn de standpunten daarover evenwel verdeeld.*

Het is niet de eerste keer dat een Vlaams project voor extra vervuiling in Brussel dreigt te zorgen. Zo was er een tiental jaar geleden het project van de verbrandingsoven in Drogenbos. Het Vlaams Gewest had het advies van het Brussels Gewest volledig naast zich neergelegd. Wij hebben een rechtszaak moeten aanspannen om een einde aan dat project te maken.

Heeft de regering een beroep bij de Raad van State ingediend tegen de uitbreiding van de Ring of is ze dat van plan? Het gaat om een belangrijk drukkingsmiddel, zoals is gebleken in het dossier over de verbrandingsoven van Drogenbos.

De Brusselse regering heeft het licht op groen gezet voor het Neoproject en het voetbalstadion zal op Vlaams grondgebied worden gebouwd. Is er een verkeersplan uitgewerkt? Hoe zit het met de impact op het milieu? Beide zaken zijn nauw met elkaar verbonden.

Volgens u hebben het overleg en de studies geen resultaat opgeleverd. Vond er sindsdien nieuw overleg plaats? Hoe zit het met de metropolitane gemeenschap? Ik hoop dat die niet alleen nuttig zal zijn voor het debat over de op- en afritten van de Ring, maar ook voor andere aspecten. Anders heeft de metropolitane gemeenschap totaal geen zin.

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

M. Serge de Patoul.- Voilà un exemple parfait qui illustre bien le besoin d'élargir Bruxelles. Il faudra avoir le courage de le dire et de l'assumer.

Si l'on considère la situation aberrante que nous connaissons actuellement avec la limitation de Bruxelles aux 19 communes, le dossier est de nature à nous réserver de grandes surprises. Or, le gouvernement a des positions fort différentes en fonction du membre qui s'exprime. Nous souhaitons donc obtenir un indispensable éclaircissement en la matière.

Puisque M. Hervé Doyen évoque le fait que la Région bruxelloise compte une portion de ring sur son territoire - je suis d'ailleurs impatient d'écouter votre réponse à cet égard -, je voudrais faire référence à un autre cas. En effet, ce n'est pas la première "aventure" relative à la pollution vécue par la Région bruxelloise à cause de la Région flamande. Il y a eu, il y a une dizaine d'années, l'affaire de l'incinérateur de Drogenbos. Je rappelle qu'en l'espèce, c'est la Région flamande qui avait tout décidé. Dans cette affaire, elle avait totalement fait fi de l'avis de la Région bruxelloise. Il a fallu une procédure judiciaire pour mettre fin à ce projet.

Le gouvernement a-t-il l'intention d'introduire un recours auprès du Conseil d'État ? Peut-être même a-t-il déjà entamé la procédure...

La ministre régionale de l'Environnement, qui est compétente en la matière, a-t-elle initié pareille action ?

Il s'agirait là d'un indiscutable moyen de pression et on pourrait d'ailleurs rappeler à la Région flamande sa mésaventure concernant l'incinérateur de Drogenbos.

J'en viens au deuxième élément que je souhaiterais évoquer. Il est vrai que le gouvernement bruxellois a lancé le projet Neo et qu'il évoque le stade, qui sera implanté en Région flamande. Quid d'un plan de circulation ? Quid des effets sur l'environnement ? En effet, les choses sont liées. Où en est-on dans ces dossiers en termes de déplacement et de circulation ? On ne peut pas se lancer dans un tel projet sans prendre en compte ses effets.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *De uitbreiding van de Ring heeft zoals bekend tal van negatieve gevolgen voor de Brusselse bevolking en werd bovendien voorgesteld nog voor andere alternatieven waren bestudeerd. Ook de Inspectie van Financiën hekelt het gebrek aan totaalvisie rond het fileprobleem en het feit dat er geen rekening wordt gehouden met het voetbalstadion, Uplace en het verkeersknelpunt aan het viaduct van Vilvoorde.*

De metropolitane gemeenschap, die zo duur aan de Franstaligen werd verkocht, werd in dit dossier bovendien niet gehoord. Voor die instelling is dat een regelrechte mislukking.

De heer Vervoort blijkt een voorstander te zijn van de uitbreiding van de Ring, wellicht omdat hij de keuze van de Brusselse regering moet respecteren inzake de komst van vele nieuwe functies op het Heizelplateau, waardoor het verkeer er overbelast zal zijn. Bovendien werden er nog geen alternatieven naar voren geschoven.

Wat is het standpunt van de regering over de uitbreiding van de Ring?

Is de in oktober aangekondigde werkgroep al samengekomen? Werd het Overlegcomité geraadpleegd? Wat was het resultaat?

Welke maatregelen wil de regering nemen om te vermijden dat het Heizelplateau overbelast raakt?

Enfin, vous avez déclaré qu'une série de concertations et d'études avaient avorté. Qu'est-ce qui a été réalisé depuis lors en termes de concertation ? Qu'en est-il plus précisément de la communauté métropolitaine ? Dans le cas qui nous occupe, en quoi pourrait-elle nous servir ?

Allez-vous nous répéter que "c'est juste pour les entrées et les sorties" ou sera-t-elle utile à d'autres aspects ? Si cette notion est uniquement utile lors de la discussion portant sur l'entrée et la sortie du ring, je vous dis tout de suite que nous sommes dans le plus haut ridicule vis-à-vis de cette communauté métropolitaine.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Les interpellations de Mme Maes et de M. Doyen nous permettent d'aborder, à nouveau, l'élargissement du ring dont nous avons largement débattu le 25 octobre dernier. Nous y avons mentionné toutes les conséquences négatives pour la population bruxelloise : effet d'aspiration de voitures, multiplication des particules fines, baisse de la qualité de l'air, augmentation du bruit...

Cet élargissement du ring a été évoqué avant même que soient envisagées les alternatives au trafic automobile, telles que des lignes de tram rapides, des infrastructures cyclables, le RER ou l'extension du métro. L'Inspection des finances a, elle aussi, dénoncé le manque de vision globale de la congestion automobile, l'absence de considération du stade national, du complexe Uplace et du goulet d'étranglement du viaduc de Vilvoorde.

Ce dossier a été traité sans qu'intervienne la communauté métropolitaine chèrement vendue aux francophones. C'est donc un constat d'échec pour ce dispositif. D'autant plus que de son côté, la Région flamande lance son plan Start qui vise à attirer en dehors de notre Région une série d'infrastructures économiques.

M. Vervoort semble soudain acquis à l'élargissement du ring. La raison en est, selon moi, qu'il doit répondre au choix du gouvernement bruxellois de tout installer sur le plateau du Heysel : centre de congrès, complexe commercial - plus de 14 millions de visiteurs prévus -, salons, stade de football. Ce plateau sera engorgé. Quelle

Mevrouw de voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Het is onaanvaardbaar dat er over de uitbreiding van de Ring geen overleg tussen de gewesten heeft plaatsgevonden.*

Dat overleg moet plaatsvinden op het niveau van de gewestregering. Aan de gemeenten kan men niets verwijten.

(Opmerkingen)

Als de strook die op het grondgebied van Brussel-Stad ligt een doorslaggevend argument kan zijn, zal de stad daarachter staan, al hoop ik dat het niet zover moet komen.

Uit de afhandeling van dit dossier zal inderdaad blijken of de metropolitane gemeenschap iets voorstelt.

Het is mogelijk dat men ons de uitbreiding van de Ring wil opleggen. Dat mogen we niet laten gebeuren: tussen het Vlaams en het Brussels Gewest moet overleg plaatsvinden.

De PS-fractie blijft ervan overtuigd dat het openbaar vervoer, en meer bepaald het GEN, het fileprobleem kan oplossen.

Het debat over de op- en afritten moet op serene wijze worden gevoerd: de mobiliteit en de

solution dégager, alors qu'aucune alternative n'a été prévue, comme l'a rappelé M. de Patoul ?

Après la cacophonie que nous avons connue en octobre dernier, quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à l'élargissement du ring ?

Le groupe de travail annoncé en octobre s'est-il réuni ? Le Comité de concertation a-t-il été saisi de cette question ? Qu'en est-il ressorti ?

M. de Patoul vous a interrogée sur le recours. Je n'y reviendrai donc pas.

Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre pour éviter la paralysie du plateau du Heysel ?

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

M. Philippe Close.- *Caton l'Ancien avait pour habitude de commencer ses discours par une même phrase : "Carthago delenda est". Pour Mme Fraiteur, au vu de toutes ses interpellations, c'est visiblement le projet Neo qui doit être détruit !*

Malheureusement pour vous, le dossier Neo va bel et bien se concrétiser et c'est un beau projet pour la Région bruxelloise. Arrêtez donc de croire que tous les malheurs que rencontrerait la Région seraient dus au dossier Neo. C'est tout l'inverse !

Concernant l'extension du ring, mes collègues relaient des interrogations assez légitimes. Il nous faut nous montrer sereins, mais non moins fermes en la matière. Certes, aujourd'hui, nous ne pouvons avoir de garanties concernant cette optimisation, cette extension, la possibilité d'obtenir une compensation.

Mais c'est le fait que l'on puisse décider d'une option sans concertation préalable entre deux Régions qui est inacceptable et je rejoins mes collègues à ce propos !

Il est clair que cette concertation doit se faire au niveau du gouvernement régional. On met en cause la ville de Bruxelles. On ne peut cependant pas lui reprocher de ne pas prendre de mesures, considérant que c'est une option qui ne doit être prise ni par la commune de Jette, ni par une autre,

economie in Brussel en Vlaanderen staan op het spel. Het Brussels Gewest moet echter een duidelijk standpunt innemen vooraleer de dialoog van start kan gaan.

(Opmerkingen)

Indien de bewuste strook van 800 m Brussels grondgebied onder de viaduct van Vilvoorde op een bepaald moment als ruilmiddel moet dienen, dan zou dat jammer zijn, maar Brussel-Stad zou het niet verhinderen.

Het is uw taak om uw collega's in de Vlaamse regering duidelijk te maken dat we geen voldongen feit kunnen aanvaarden.

qu'il s'agisse de la ville de Bruxelles, de Woluwe-Saint-Lambert ou d'Uccle. Quoique... la commune d'Uccle ayant statué dans les années septante, car elle ne voulait pas du ring ni du métro...

(Remarques)

J'espère que nous n'en arriverons pas là, mais si la bande appartenant au territoire de la ville de Bruxelles peut servir en tant qu'argument de poids, je suis sûr que la ville acceptera. Le débat doit néanmoins avoir lieu entre Régions.

C'est effectivement à ce moment-là que nous verrons si Bruxelles en tant que communauté métropolitaine a du sens ou non. Nous l'avons voulue, tous partis confondus, dans la sixième réforme. C'est sur ce point, comme pour les dossiers concernant le RER ou les parkings de transit que cette décision prend tout son sens.

Il en va de même pour le dossier du péage urbain. Il pourrait représenter un véritable problème et c'est pourquoi nous devrions travailler sur la question de la communauté métropolitaine !

Concernant le problème d'extension, peut-être y a-t-il effectivement une volonté de forcer les choses. Nous avons connu de nombreuses annulations, les avis de l'inspection des finances, les arrêts du Conseil d'État,...

Ne soyons pas dupes. Les concertations ne se feront pas endéans les trois mois, tant il est vrai qu'il y aura davantage d'énergie perdue dans tous les sens que de véritables négociations. Les concertations constitueront pourtant un véritable exercice de maturité entre la Région flamande et la Région bruxelloise.

Le groupe PS n'a pas changé d'avis. Nous pensons que ce sont les transports en commun et le RER singulièrement qui vont permettre de désengorger Bruxelles en priorité. Nous ne voulons pas lancer d'invective parce que nous pensons que ce n'est pas une bonne démarche. Nous allons entrer en période électorale où tout le monde va vouloir se montrer le plus bruxellois d'un côté, le plus flamand de l'autre. Cela ne permettra pas de faire avancer les choses.

Le débat sur l'entrée et la sortie de Bruxelles et sur la circulation autour de notre ville doit se mener de manière sereine. Il y va de l'intérêt de la Flandre et

de Bruxelles. On a raison de dire qu'on est parfois méfiant. Le dossier de l'incinérateur de Drogenbos reste dans les mémoires comme une politique de fait accompli pas très intelligente.

Nous avons donc besoin de sérénité. La Région bruxelloise doit définir ce qu'elle désire. Pour l'instant, nous ne connaissons pas encore sa position. Une fois qu'elle sera définie, nous pourrons entamer le dialogue.

(Remarques)

Historiquement, Jean-Luc Dehaene avait déjà tenté d'échanger la languette de 800 mètres sous le viaduc de Vilvoorde avec la ville de Bruxelles. Si cette bande de terrain doit à un moment donné servir de monnaie d'échange, ce serait dommage, mais la ville n'aurait pas de problème à le faire.

Il faut un débat serein, une position sereine qui doit bénéficier à la mobilité et à l'économie de toute notre Région. Pas d'invective, ni d'un côté ni de l'autre ! Pas de politique du fait accompli ! C'est votre devoir, Mme la ministre, de dire à vos collègues du gouvernement flamand que nous n'accepterons pas le fait accompli. Nous ne subirons pas une extension du ring sans concertation des autorités bruxelloises.

Tant qu'on peut jouer le dialogue et la sérénité, faisons-le, mais en même temps faisons valoir notre conviction.

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

M. Benoît Cerexhe.- Madame Fraiteur, vous êtes souvent la première à vous plaindre que Bruxelles ne compte pas de grand projet de développement. Mais quand il y en a un, vous êtes toujours là pour le critiquer. Ce n'est jamais bon. Pourtant, le projet Neo, auquel nous sommes favorables, va créer des milliers d'emplois, notamment pour la main d'œuvre bruxelloise.

Par contre, comme l'a dit Hervé Doyen, nous trouvons que l'élargissement du ring est une mauvaise idée. Nos raisons sont multiples. D'un point de vue environnemental, le fait de créer là un aspirateur à voitures complémentaires nous ennuie. De plus, nous craignons pour le développement économique de notre Région.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).*- *Mevrouw Fraiteur, u bent meestal de eerste om te klagen dat Brussel geen groot ontwikkelingsproject heeft, maar als er een is, staat u onmiddellijk klaar met kritiek. Het is nooit goed. Het Neoproject zal nochtans duizenden jobs opleveren, vooral voor Brusselaars.*

De uitbreiding van de Ring daarentegen is een slecht idee. Ten eerste zal het project slecht zijn voor het milieu, omdat het een aanzuigeffect zal creëren.

Bovendien dreigt het de economische ontwikkeling van Brussel in het gedrang te brengen. Wij kennen allemaal de strategie die achter het project schuilt.

Het volstaat om het Vlaamse Start-plan te lezen. Het is de bedoeling om een deel van de economische activiteit van Brussel naar de Rand te verhuizen. De Ring wordt uitgebreid langs één kant, en Brussel wordt versmacht langs de andere kant.

Sommigen hebben voor overleg gepleit. Het Brussels Gewest heeft meermaals aangedrongen op overleg over de projecten Neo en Uplace, maar zonder succes, waardoor het nu concurrerende projecten dreigen te worden.

Hoe zit het met het overleg? Is er een agenda afgesproken? Wat als het overleg mislukt? Kunt u in dat geval milieuregels of stedenbouwkundige normen invoeren om het project te verwerpen?

Wij moeten ons op het ergste voorbereiden en nagaan welke hefboomen wij zo nodig kunnen activeren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Zoals ik al geantwoord heb in november 2013, is de Brusselse regering sinds meerdere jaren betrokken bij de toekomstplannen voor de Ring. Dit is het zwartste verkeersknooppunt van het land. Dat de bevoegde overheid zich inzet voor een oplossing, strekt haar alleen maar tot eer.

Dankzij deze kwestie kunnen we de beste krachten mobiliseren om een ambitieus grootstedelijk project voor Brussel op touw te zetten. Door de zesde

Nous connaissons la stratégie qui sous-tend ce projet. Il faut relire le Plan Start ! Vous comprendrez alors que nous allons délocaliser une partie de l'activité économique de Bruxelles vers la périphérie, ce qui est extrêmement dangereux. En effet, on élargit le ring d'un côté et on engorge la Région bruxelloise de l'autre.

Pour toutes ces raisons, nous ne sommes pas favorables à l'élargissement du ring.

Certains ont dit qu'il fallait privilégier la concertation. Mais avec méfiance, sur la base des dossiers du passé mentionnés plus haut. Les dossiers Neo et Uplace n'ont pas fait l'objet d'une concertation importante. La Région bruxelloise l'a demandée à plusieurs reprises mais sans susciter un grand écho. Des projets concurrents risquent à présent de se développer.

La concertation est une bonne chose. J'aimerais d'ailleurs connaître son agenda. Mais je suis un homme prudent qui s'assure de savoir vers où il va. Si la concertation devait échouer, ce que je n'espère pas, de quels leviers disposons-nous pour refuser le projet, si c'est la volonté du gouvernement bruxellois ?

Quelle législation environnementale pourrions-nous évoquer, notamment sur la base de la réglementation européenne, pour dire non ? De quelles dispositions sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire la Région dispose-t-elle pour éventuellement s'opposer à ce projet ?

Dans toute situation, il faut se préparer au pire. La Région doit savoir quels leviers utiliser au cas où elle souhaiterait s'opposer au projet proposé.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le devenir du ring alimente les débats du gouvernement bruxellois depuis plusieurs années, ce qui nous permet de mobiliser les meilleures forces pour porter un projet métropolitain ambitieux pour Bruxelles.*

Grâce à la sixième réforme de l'État et à la dynamique portée par l'ensemble du gouvernement bruxellois, la méthode de travail concertée entre les deux Régions pourra être peaufinée. La

staats hervorming en dankzij de dynamiek die gedragen wordt door de voltallige Brusselse regering, kan de werkmethode tussen de twee gewesten verder worden uitgebouwd.

De metropolitane gemeenschap houdt immers in dat de partijen op vrijwillige basis aan tafel gaan zitten omdat ze menen dat ze daar allemaal belang bij hebben. De staats hervorming zal het gesprek tussen de gewesten bevorderen, zeker tussen Vlaanderen en Brussel. De beide gewesten zijn daar absoluut voorstander van en de aanpassing van de Ring is een onderwerp dat uitstekend past in dit overleg.

Sinds de zesde staats hervorming is het overleg met Vlaanderen dus nog intenser. Het is belangrijk om rond de tafel te zitten met Vlaanderen en niet met een opgeheven vingertje aan de zijlijn te blijven staan. Enkel op die manier kunnen we werken aan een globale en gemeenschappelijke oplossing en de Brusselse belangen in dit dossier ten volle blijven verdedigen.

(verder in het Frans)

Als Vlaanderen dat wil, kan het eenzijdig ingrepen doorvoeren op de Ring tussen de E40 en de E19 en tussen de A12 en de E40. In dat geval zal men geen rekening houden met de Brusselse belangen en zal de Vlaamse Rand economisch worden beoordeeld. Wij moeten dus met het Vlaams Gewest blijven onderhandelen over een evenwichtige oplossing die rekening houdt met de economische belangen van het Brussels Gewest.

Er staat heel wat op het spel, zoals de toegankelijkheid van de gevangenis van Haren en Schaarbeek-Vorming via de Industrieweg, de toegankelijkheid van de Heizelvlakte en parking C, die bijzonder belangrijk zijn voor het Neoproject en het nieuwe stadion, de duurzame ontsluiting van Delta en de toegang tot de Brusselse industriezones op enkele passen van de Ring.

Het is dus belangrijk dat wij onze eisen duidelijk maken en van meet af aan deelnemen aan het debat.

Mijnheer Doyen, Vlaanderen plant momenteel geen uitvoerige werken op het stuk Ring tussen de A12 en de E19, dat ook het viaduct van Vilvoorde omvat. Het project plant daar vier rijstroken in elke

communauté métropolitaine implique en effet une participation volontaire de tous les partis qui ont des intérêts à défendre. Si Bruxelles et la Flandre veulent le dialogue, l'adaptation du ring est un sujet qui s'inscrit parfaitement dans ce cadre.

Ce n'est que de cette façon, et non en adoptant une attitude de donneur de leçon, que nous pouvons œuvrer à une solution globale et commune et continuer à défendre pleinement les intérêts bruxellois dans ce dossier.

(poursuivant en français)

Il faut appeler un chat un chat. Si la Flandre le souhaite, elle peut intervenir dans son intérêt et de manière unilatérale. Et ce, pour l'ensemble du tronçon du ring entre l'E40 et l'E19 (zone Zaventem - Machelen), ainsi qu'en partie, et sans toucher au ring, pour le tronçon entre l'A12 et l'E40. Les décisions risqueraient alors d'être prises sans que les intérêts bruxellois soient pris en considération de façon optimale, et la périphérie flamande serait privilégiée au niveau économique. C'est ce que craint M. Cerexhe.

Le ring pourrait en effet n'être développé que du côté du Brabant flamand, en Région flamande, et ces zones économiques seraient privilégiées. Le ring serait alors développé au détriment de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est donc important de discuter avec la Région flamande pour aller vers un développement équilibré, qui tienne compte des intérêts économiques de notre Région et de nos zones de développement économique.

Sinon qu'en sera-t-il de l'accessibilité de la prison de Haren ou de Schaarbeek Formation par la route industrielle ? Ces éléments sont aussi liés au projet du ring. Et qu'en sera-t-il de l'accessibilité du plateau du Heysel et du parking C, si importante pour le projet Neo et pour le nouveau stade ? Et du désenclavement durable de Delta ? Et de l'accès à nos zones industrielles qui se situent à quelques pas du ring ?

Il est très important que nous fassions entendre nos exigences. Et cela concerne aussi l'accès à notre Région. Il est essentiel que nous prenions part aux discussions.

M. Doyen, la Flandre ne prévoit actuellement pas de grands travaux sur le ring entre l'A12 et l'E19,

richting, maar de Vlaamse Regering heeft er zich op 25 oktober niet verder over uitgesproken.

(Opmerkingen)

Het dossier van de Ring heeft niet alleen een impact op de automobiliteit maar ook op de bereikbaarheid van Brussel en van de Brusselse bedrijfszones. Dit dossier zal mee bepalen hoeveel marge we overhouden voor de ontwikkeling van Brussel.

(verder in het Nederlands)

De Brusselse regering streeft naar een globaal akkoord met Vlaanderen dat niet enkel over de Ring gaat, maar ook over alle andere aspecten die verband houden met mobiliteit. Ik verwijs naar allerlei andere plannen inzake weginfrastructuur die de toegang tot het Brussels Gewest op een duurzame manier moeten regelen, het fiets-GEN, de uitbreiding van het openbaar vervoer, het gewestelijk expresnet (GEN), enzovoort.

We verwachten dat de Vlaamse regering onze eis om het GEN sneller te realiseren steunt. Dat zal ter sprake komen in de onderhandelingen. Verder zullen we het ook hebben over de interregionale tramlijnen, de aanleg van overstapparkings in het Vlaams Gewest en heel wat multimodale maatregelen die in het Iris 2-plan staan.

Voor het Brussels Gewest zijn niet enkel mobiliteit en toegankelijkheid belangrijk, maar ook de economische en sociale leefbaarheid. Er is zeer veel werkgelegenheid gemoeid met dit dossier. We zullen niet aanvaarden dat er enkel werkgelegenheid in de luchthavenzone wordt gecreëerd. Ook de werkgelegenheid in het Brussels Gewest moet op peil blijven, want die is zeer belangrijk voor de sociale ontwikkeling.

Voorts zijn ook de ruimtelijke ontwikkeling en de milieunormen van belang. De meningen over de gevolgen van een vlotter verkeer op de Ring zijn verdeeld, maar aandacht voor het milieu is ook een belangrijke eis van de Brusselse regering.

De zesde staatshervorming zal het best gedijen als er wordt samengewerkt. We hebben er belang bij om zo snel mogelijk te onderhandelen met de Vlaamse regering, opdat die bij het uitvoeren van haar beslissingen rekening houdt met de Brusselse

donc sur le tronçon où se situe le viaduc de Vilvorde. Pour ce tronçon du ring, le projet prévoit quatre bandes de circulation dans chaque sens, et la décision du gouvernement flamand du 25 octobre ne comporte aucune autre déclaration à ce sujet.

(Remarques)

Nous voulons aménager le ring autour de Zaventem.

Nous avons intérêt à être à la table des discussions dès le départ.

Nous avons uniquement parlé de la mobilité automobile, mais le dossier du ring est beaucoup plus large, comme l'a dit Mme Maes. Il concerne en effet l'accessibilité de Bruxelles et la mobilité depuis Bruxelles avec différents modes de transports. Il concerne aussi les zones d'activité à Bruxelles. Ce dossier a aussi trait à notre marge de manœuvre pour développer Bruxelles. Et il y est notamment question de la manière de s'épanouir à Bruxelles.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement bruxellois vise un accord global avec la Flandre qui porte non seulement sur le ring mais également sur tous les autres aspects liés à la mobilité, comme le RER vélo, une extension des transports publics, le réseau express régional (RER), les lignes de tram interrégionales, l'aménagement de parkings de dissuasion en Région flamande et de nombreuses mesures multimodales, qui sont toutes reprises dans le Plan Iris 2.

La mobilité et l'accessibilité sont importantes pour notre Région, mais également la viabilité sur le plan économique, social, spatial et environnemental.

Le véritable esprit de la sixième réforme de l'État sera le mieux servi par un travail conjoint, une concertation avec le gouvernement flamand, pour que celui-ci tienne compte des revendications bruxelloises lors de la mise en œuvre de ses décisions.

verzuchtingen. Ik geloof dat dit dossier en de al jaren aanslepende discussies al een heel eind zijn gevorderd. De besprekingen gingen van start in 2008. We moeten nu vooruitgang boeken, want we kunnen niet telkens opnieuw tabula rasa maken. Wel moeten we duidelijk aandacht vragen voor de Brusselse verzuchtingen en erop aandringen dat er rekening mee wordt gehouden bij de herinrichting van de Ring.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het stelt ons gerust dat er wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer en in de fietswegen en dat er snel werk zal worden gemaakt van het gewestelijk expresnet. Dat zijn immers de echte oplossingen voor het probleem.

Wij steunen uw vraag voor permanent overleg. Vlaanderen mag geen eenzijdige beslissingen nemen in een project van die omvang.

U lijkt aan te geven dat het Vlaams Gewest eventueel alleen kan beslissen over dit project, zonder de andere gewesten te kennen, omdat het project volledig op zijn grondgebied ligt. Dat lijkt mij een verkeerde inschatting. De Europese regelgeving bepaalt immers dat er overleg moet worden gepleegd over projecten met grensoverschrijdende gevolgen.

U kunt niet ontkennen dat de geplande werkzaamheden een bovengewestelijke impact zullen hebben. Wij moeten daarom vanuit Brussel het signaal geven dat als Vlaanderen eigenmachtig wil optreden, wij die beslissing met succes op Europees niveau zullen aanvechten. Vlaanderen kan in dit dossier niet alleen beslissen, zelfs al gaat het om een project op haar eigen grondgebied.

Brussel-Stad is wél bevoegd om in dit dossier op te treden. De gemeenten moeten hun verantwoordelijkheid opnemen. Het is de taak van het gewest om de onderhandelingen tot een goed einde te brengen, maar de gemeenten moeten ook nadenken over deze aangelegenheid. Het stukje grond waarnaar u in uw antwoord verwijst, is goud waard, omdat het een rol kan spelen bij het ontwarren van de knoop.

Op enkele specifieke vragen heb ik geen antwoord gekregen. Zo vroeg ik of er recent nog overleg

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Nous sommes rassurés d'apprendre que l'on investit dans les transports en commun et le réseau express vélo et que l'on s'attellera rapidement au réseau express régional, qui constituent les véritables solutions au problème.*

Nous soutenons votre demande de concertation permanente.

Vous semblez dire que la Région flamande pourrait décider seule de ce projet, qui se trouve entièrement sur son territoire. Or, la réglementation européenne stipule qu'une concertation est nécessaire pour les projets aux incidences transfrontalières.

C'est pourquoi la Région bruxelloise doit donner le signal que, si la Flandre veut jouer cavalier seul, nous contesterons avec succès cette décision au niveau européen.

S'il revient à la Région de mener à bien les négociations, les communes doivent également prendre leur responsabilité. La parcelle à laquelle vous faites référence dans votre réponse vaut de l'or, car elle peut jouer un rôle pour dénouer la situation.

Je vous demandais si une concertation a encore eu lieu récemment. Quel est le calendrier? Le gouvernement flamand a pris une décision en octobre, et depuis plus rien ne bouge. À quoi doit-on s'attendre?

Vous n'avez rien dit non plus du contexte dans lequel M. Vervoort a fait ses déclarations.

heeft plaatsgevonden. Wat is het tijdschema van de hele kwestie? De Vlaamse regering heeft in oktober een beslissing genomen en sindsdien is er windstilte. Wat staat ons nog te wachten?

U hebt ook niets gezegd over de context waarin de heer Vervoort zijn uitspraken gedaan heeft.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels, u beweert dat het Vlaams Gewest op zijn eigen grondgebied zijn zin mag doen. In het verleden heeft het Vlaams Gewest altijd al op eigen houtje gehandeld in dit dossier. Het Brussels parlement was pas op de hoogte van de Vlaamse plannen om de Ring te verbreden toen een aantal parlementsleden in een Vlaamse gemeente affiches over het openbaar onderzoek aantroffen!*

Het is niet de eerste keer dat de Vlaamse regering zo te werk gaat. In Drogenbos heeft ze dat ook geprobeerd, maar toen werd ze in het ongelijk gesteld door de rechtbank.

Het is geenszins zeker dat de Vlaamse regering zulke beslissingen eenzijdig mag nemen. Er bestaat immers een rechtsopvatting die bepaalt dat als een Europese regio een grootschalig project wil realiseren dat gevolgen heeft voor een aangrenzende regio, ze niet zomaar op eigen houtje mag handelen. Het Vlaams Gewest zou trouwens zelf ook protesteren als het Brussels Gewest een verbrandingsoven of kerncentrale zou willen bouwen bij de gewestgrens.

(Rumoer)

In dat geval zou Vlaanderen zeker overleg eisen.

Overigens is niet alleen de werkwijze van de Vlaamse regering problematisch. De verbreding van de Ring op zich is een fundamenteel verkeerde beslissing. Het Vlaams Gewest wil een Ring met 16 rijstroken aanleggen rond onze stad. Zoiets bestaat alleen in Los Angeles!

(Opmerkingen van mevrouw Grouwels)

Er wonen mensen in deze stad! Met hen moet rekening worden gehouden!

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

M. Hervé Doyen.- Mme la ministre, vous dites qu'à défaut de travailler comme nous le faisons maintenant, la Flandre pourrait travailler unilatéralement. Elle pourrait faire ce qu'elle veut sur son territoire. Je rappelle quand même qu'historiquement, dans ce dossier-ci, elle a travaillé de manière unilatérale. Nous avons été informés de l'initiative parce que certains députés de toutes les formations présentes ici se sont un jour émus d'un avis d'enquête affiché dans une commune flamande, où l'on est allé voir à la suite d'une information relayée par la presse.

La Flandre a commencé par travailler de manière unilatérale. Je ne remercie jamais assez la Région d'avoir rattrapé, avec beaucoup de sérénité, cette manière un peu fâcheuse de travailler qui rappelait la manière dont la Région flamande avait procédé dans un dossier où elle a finalement perdu devant les tribunaux : le dossier de Drogenbos.

Sur le contenu de ce que vous dites, Mme la ministre, à savoir que la Flandre pourrait agir seule, je n'en suis pas aussi sûr. Il s'installe quand même une certaine forme de jurisprudence, notamment en droit européen, qui dispose que quand on mène des projets d'envergure sur une Région en Europe qui a des effets sur la Région voisine, on ne fait pas ce qu'on veut.

Je ne suis pas sûr du fait que la Flandre verrait d'un bon œil que le terrain évoqué tout à l'heure soit valorisé pour y installer un incinérateur ou une centrale nucléaire. Je suis sûr que la Flandre trouverait à y redire.

(Rumeurs)

Je suis certain que la Région flamande, à raison, manifesterait son désaccord et réclamerait une concertation.

(Opmerkingen van mevrouw Fraiteur)

Brussel-Stad maakt het centrum autoluw en kijkt op die manier naar de toekomst. De beslissing van het Vlaams Gewest om de Ring te verbreden, is compleet achterhaald.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Maes, de Vlaamse regering voert haar beslissing uit na jaren van overleg. Dat overleg heeft trouwens resultaten opgeleverd, want er wordt op heel wat punten rekening gehouden met het advies van het Brussels Gewest. Mijnheer Doyen, het meest opvallende resultaat is dat er niet aan het Laarbeekbos wordt geraakt. Dat staat uitdrukkelijk in de beslissing en de plannen werden in die zin aangepast.

Op een bepaald moment moet de bevoegde

Je ne suis donc pas sûr que la Région flamande ait toute latitude pour faire ce qu'elle désire de son ring même s'il se trouve intégralement sur son territoire, pour des raisons de droit européen, pour des raisons sanitaires et autres.

Par ailleurs, de grâce, que dans nos discours, on ne finisse pas par acter tout ce qui ne va pas en termes de méthodologie pour oublier ce qui, sur le fond, reste quand même une hérésie !

L'agrandissement du ring est un choix de mobilité que je considère et continuerai à considérer comme archaïque. Aujourd'hui, une ville d'un million d'habitants comme la nôtre est ceinturée par endroits par un ring de 16 bandes. Il faut aller jusqu'à Los Angeles pour voir cela !

(Remarques de Mme Grouwels)

Il y a des habitants dans cette Région ! Vous entendez le ring au milieu de Jette ! Il y a des enfants, des gens qui y vivent. Il faudra bien un jour accepter le principe qu'on ne peut plus aujourd'hui, sous le couvert des lobbies du béton, faire tout et n'importe quoi.

(Remarques de Mme Fraiteur)

La ville de Bruxelles a raison. Elle chasse la voiture de son centre-ville. C'est un bon choix. Ce sont des choix de mobilité, des choix d'avenir. En doublant son ring, la Flandre ne fait pas un choix d'avenir mais un choix archaïque.

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

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Mme Maes, la Flandre a pris une décision à l'issue de nombreuses concertations, qui ont d'ailleurs permis d'obtenir des avancées, puisqu'il est tenu compte de nombreuses remarques émises par la Région bruxelloise. Le Bois du Laarbeek sera ainsi épargné, et les plans ont déjà été modifiés en ce sens.*

Il faut bien qu'à un moment donné l'autorité compétente prenne une décision. Il est essentiel que nous continuions à négocier même à ce stade. Nous

overheid echter wel de knoop doorhakken. Het is van essentieel belang dat we zelfs in dit stadium nog blijven onderhandelen. We kunnen echter onmogelijk eisen dat de Vlaamse regering met een schone lei begint en van voren af aan studies laat uitvoeren.

Mijnheer Doyen, u zegt dat de oplossing van Vlaanderen archaisch is. Ik ben het daar niet mee eens. Een betere doorstroming van het verkeer op de Ring moet ertoe leiden dat een deel van het autoverkeer niet langer door Brussel rijdt. Het is de bedoeling dat auto's die naar de andere kant van Brussel moeten, niet meer het gewest doorkruisen, maar de Ring gebruiken. De aanpassing van de Ring moet dus ook bevorderlijk zijn voor de mobiliteit in het Brussels Gewest. Dat is goed voor Brussel en de Brusselaars.

Overleg is nodig, maar op Europees niveau zou men ook oordelen dat er voldoende overleg is geweest. U schijnt overleg te begrijpen als het doordrukken van je eigen mening, maar dan is er natuurlijk niet echt sprake van overleg.

U vraagt of er sinds de beslissing nog overleg heeft plaatsgevonden. Ik kan u verzekeren dat er nagenoeg permanent wordt overlegd. Het zou goed zijn dat er eindelijk een beslissing komt, waardoor de Brusselse regering aan tafel kan gaan zitten met de Vlaamse regering over deze kwestie. De jongste weken wordt daar hard aan gewerkt, maar dit overleg verloopt natuurlijk niet voor de camera's.

(verder in het Frans)

Het Vlaams Gewest heeft nooit eenzijdig gehandeld, wel integendeel: het Brussels Gewest was altijd aanwezig in de werkgroepen. Er werd naar de Brusselse opmerkingen geluisterd, en met een aantal ervan werd zelfs rekening gehouden.

Tot op vandaag kwam het economische belang van de uitbreiding van de Ring voor het Brussels Gewest nog niet aan bod. Nochtans moeten we het project gebruiken om ons gewest toegankelijker te maken voor ondernemingen.

Het zou een slechte keuze zijn om het Vlaams Gewest de kans te bieden zijn economische zone uit te breiden en de toegang tot die zone via de Ring te verbeteren. Dat is zijn recht, zelfs Europa kan het niet verbieden. We hebben er dan ook alle belang

ne pouvons pas exiger du gouvernement flamand de faire table rase et de reprendre les études depuis le début.

M. Doyen qualifie la décision flamande d'archaïque. Une meilleure fluidité du trafic sur le ring ne peut qu'être bénéfique pour Bruxelles et éviter qu'une partie de la Région soit traversée par le trafic. L'adaptation du ring doit aussi favoriser la mobilité à Bruxelles et bénéficier tant à la Région qu'aux Bruxellois.

Il est nécessaire de poursuivre la concertation, même si elle devait apparaître comme suffisante au niveau de l'Europe. Mais vous semblez confondre la notion de concertation avec l'imposition de votre propre point de vue.

Il faudrait qu'une décision soit enfin prise et que Bruxelles et la Flandre se mettent à table pour débattre de la question. Ces dernières semaines, je puis vous assurer qu'un travail acharné a été accompli, même si c'était en toute discrétion.

(poursuivant en français)

Monsieur Doyen, nous n'avons jamais travaillé de manière unilatérale. Au contraire, la Région bruxelloise a toujours été présente dans les groupes de travail. Les remarques bruxelloises ont été écoutées et certaines ont été prises en compte.

Il me semble que, jusqu'à présent, l'importance pour Bruxelles de l'élargissement du ring au niveau économique n'avait pas vraiment été abordée ici. Pourtant, je crois qu'on ne peut se permettre, en tant que Bruxellois, de ne pas utiliser ce projet du ring pour améliorer l'accès de Bruxelles pour les entreprises. Nous devons ouvrir aux entreprises nos sites économiques situés aux abords du ring.

Nous ferions un très mauvais choix en permettant à la Région flamande de développer son zoning économique et de travailler à un meilleur accès de ce zoning via le ring. C'est leur droit. Même l'Europe ne le leur interdira pas. Nous avons donc tout intérêt à être présents autour de la table afin de veiller à pouvoir profiter de ce bénéfice économique.

bij aanwezig te zijn bij de onderhandelingen, zodat we voordeel kunnen halen uit het project.

De heer Jef Van Damme (*in het Frans*).- *De meerderheid lijkt flink te ruziën over het dossier.*

(Samenspraak)

De voorzitter.- Dit is geen ruzie maar een debat.

(Samenspraak)

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De heer Van Damme heeft een mening over van alles en nog wat, maar in dit dossier hoor ik van de sp.a enkel een oorverdovende stilte.

Mevrouw de minister, u bent het met mij eens dat een aanzuigeffect moet worden voorkomen, maar volgens de specialisten zullen de huidige plannen juist een aanzuigeffect creëren. Daarom moeten wij andere oplossingen uitwerken.

Wij moedigen u aan om bij het overleg vooral aan te dringen op het veel sneller in werking stellen van het GEN en op een beter openbaarvervoersaanbod. Dat zal er immers voor zorgen dat de mensen hun wagen thuis kunnen laten. Daarnaast moet er sneller werk worden gemaakt van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen en horen de gunstmaatregelen voor bedrijfswagens te worden afgeschaft.

Ik hoop dat de Brusselse regering voor die alternatieven zal ijveren in plaats van de uitbreiding van de Ring te steunen.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het beheer en de ontwikkeling

M. Jef Van Damme.- Apparemment, c'est la bagarre au sein de la majorité.

(Colloques)

M. le président.- Ce n'est pas une bagarre, mais un débat.

(Colloques)

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Madame la ministre, vous partagez mon avis qu'il faut éviter un effet d'aspiration. Or, selon les spécialistes, les plans actuels en créeront un.*

Nous vous encourageons à insister surtout sur une mise en œuvre beaucoup plus rapide du RER et sur une meilleure offre de transports en commun. Il faut aussi avancer plus rapidement sur la taxation au kilomètre intelligente et supprimer les mesures de faveur pour les véhicules de société.

J'espère que le gouvernement bruxellois défendra ces alternatives au lieu de soutenir l'élargissement du ring.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la gestion et le développement

van de 'groene golven' in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Bij een "groene golf" zijn de verkeerslichten op een weg zodanig op elkaar afgestemd dat automobilisten die een bepaalde snelheid aanhouden, nooit voor een rood licht staan.*

Volgens specialisten hebben groene golven drie belangrijke voordelen: een vlottere doorstroming van het verkeer en minder sluipverkeer in de zijstraten, een grotere verkeersveiligheid en minder uitstoot van uitlaatgassen omdat auto's niet steeds moeten remmen en weer optrekken.

Groene golven zijn ook bevorderlijk voor de reïssnelheid van het openbaar vervoer.

Groene golven beïnvloeden de keuze van de automobilisten voor een bepaalde route. Ze zijn daardoor uitermate geschikt om het verkeer te regelen en beperken het sluipverkeer in de zijstraten.

De groene golven in de Wetstraat en de Belliardstraat dragen onmiskenbaar bij aan een vlottere doorstroming.

Er zijn slechts acht gewestwegen met klassieke groene golven en een tiental gewestwegen met groene golven, die kunnen worden aangepast aan de autodruk.

In het antwoord dat ik van u ontving, argumenteert u dat bij een groene golf het verkeer vlot doorstroomt in de ene rijrichting, maar in de andere rijrichting steevast voor een rood licht staat. Om die reden bent u geen voorstander van meer groene golven.

Ik begrijp uw argument niet goed. Een groene golf kan immers toch in de beide rijrichtingen werken?

Waarom vindt u aanpasbare groene golven beter dan traditionele groene golven?

U zei ook dat groene golven niet interessant zijn voor het openbaar vervoer, omdat die voertuigen bij veel haltes moeten stoppen. Hebt u uitgerekend hoeveel tijdwinst een groene golf kan opleveren op

de 'vagues vertes' dans la Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Benoît Cerexhe.- Il devrait s'agit ici d'un débat moins animé que celui que nous venons d'avoir.

Une "vague verte" est un terme de mobilité qui définit un fonctionnement synchronisé des feux de circulation le long d'une artère, généralement de grande taille et de grande capacité.

D'après les spécialistes, la vague verte présente un triple avantage :

- une meilleure régulation du trafic routier et un moindre trafic de percolation dans les rues avoisinantes ;

- une sécurité améliorée grâce à l'imposition d'une vitesse de croisière jugée sûre pour les véhicules et les autres usagers de la route ;

- en termes environnementaux, la fluidification du trafic permettant de réduire les émissions inutiles de gaz et autres particules lorsque les véhicules sont contraints à des freinages et redémarrages multiples.

Par ailleurs, lorsque des transports en commun empruntent ces axes, les vagues vertes en améliorent la vitesse commerciale.

Les vagues vertes influencent aussi le choix de l'itinéraire des automobilistes et sont donc, en milieu urbain, des outils extrêmement précieux de régulation du trafic. Les rues avoisinantes en récoltent les fruits, au profit de la tranquillité des riverains.

Tout le monde connaît les vagues vertes de la rue de la Loi et de la rue Belliard. On ne peut nier qu'elles permettent une fluidification du trafic sur ces axes.

D'après les réponses fournies à une de mes questions écrites, il n'y a que huit vagues vertes traditionnelles sur les voiries régionales, et une dizaine de vagues vertes adaptatives, dont le sens varie en fonction du moment de la journée et de la pression automobile. C'est peu.

een verkeersas als de Generaal Jacqueslaan, die een eigen trambedding heeft?

In de Lambermontlaan staan verkeersborden die automobilisten erop wijzen dat ze als gevolg van de groene golf met een constante snelheid van 50 km/u even snel opschieten, als wanneer ze 70 km/u zouden rijden. Toch staat de Lambermontlaan niet op de lijst van verkeersassen met een groene golf. Hoe komt dat?

Bestaat er vergelijkende studies over de hoeveelheid uitlaatgassen en fijn stof die worden uitgestoten op verkeersassen met en zonder groene golven?

Een groene golf is geen mirakeloplossing, maar is wel nuttig om het autoverkeer te regelen. Maandagmiddag stelde u een nieuw controlecentrum voor waarin verkeerslichten op afstand kunnen worden bediend. U zei toen dat er binnenkort een groene golf zou worden ingevoerd in de Franklin Rooseveltlaan. Dat is een goede zaak.

Er is echter ook kritiek op het idee om verkeerslichten op afstand te bedienen, omdat de werking van de groene golven op die manier zou kunnen worden verstoord. Ik hoop dat u die kritiek zult kunnen weerleggen.

Ik leg vooral de nadruk op de positieve effecten van groene golven.

Dans la réponse que vous m'avez fournie, vous alignez les arguments négatifs pour réfuter les avantages qu'avancent les spécialistes - mais aussi le monde de l'entreprise à Bruxelles - pour développer ce mode de régulation du trafic automobile dans notre Région : "Sur un axe à circulation en double sens, le trafic qui circule en contresens de la vague verte est lourdement pénalisé. Ce flot de trafic doit souvent s'arrêter à tous les feux".

Pouvez-vous m'expliquer ce que vous entendez par là ? En effet, la particularité même des vagues vertes est de réduire le nombre d'arrêts aux feux de signalisation. Dès lors qu'elles sont opérées dans les deux sens de la voirie, les vagues vertes cumulées avec des phases limitées de tourne-à-gauche permettent, me semble-t-il, un écoulement plus rapide du flux automobile.

De manière plus générale, pourquoi privilégier les vagues vertes adaptatives par rapport aux vagues vertes traditionnelles ?

Vous disiez également que "les transports publics qui roulent dans sens de la vague verte ratent son effet à cause des nombreux arrêts qui entraînent des pertes de temps". Avez-vous déjà calculé ce que pourrait signifier en termes de gain de temps le passage en vague verte d'un axe comme le boulevard Général Jacques, sur lequel circulent des trams en site propre ? Quel est le temps perdu aujourd'hui sur cet axe par les arrêts imposés aux feux de signalisation ?

Des panneaux de signalisation, boulevard Lambermont, expliquent aux automobilistes que la durée de trajet sur cet axe est identique qu'on le parcourt à 50km/h ou à 70km/h, et ce grâce à la synchronisation des feux. Cet axe, pourtant, ne figure pas dans la liste des voiries synchronisées. Pour quelle raison ?

Enfin, dispose-t-on d'études comparatives quant aux émissions de gaz et de particules entre les axes gérés en vagues vertes et ceux où la gestion des feux de signalisation est purement aléatoire ?

Si les vagues vertes n'ont certainement pas toutes les vertus du monde, il n'en demeure pas moins qu'elles représentent un outil de régulation du trafic automobile. Vous avez présenté lundi après-midi le nouveau centre de contrôle à distance des feux de

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Een groene golf werkt zelden efficiënt in beide richtingen tegelijk.*

Bij een groene golf verplaatst het groene licht zich samen met de wagens en wordt het bij elk volgende kruispunt iets later groen of rood. Wie tegen de groene golf in rijdt, merkt dat het licht bij elk volgend kruispunt iets sneller rood wordt. Een groene golf werkt dus alleen voor wegen met eenrichtingsverkeer.

Op wegen met tweerichtingsverkeer worden de kruispunten afgestemd op het verkeer in elke rijrichting. Er wordt dus een grote groene golf gecreëerd in de richting met het meeste verkeer. Het is tegelijk de bedoeling om, afhankelijk van het verkeer, een kleinere groene golf te creëren, of ten minste een zekere synchronisatie in de tegenovergestelde richting.

Het verkeer in Brussel hangt sterk af van het moment van de dag. De groene golven zijn dan ook flexibel.

Dankzij de nieuwe verkeerslichtencentrale kunnen

signalisation. À cette occasion, vous avez annoncé qu'une vague verte serait mise en œuvre prochainement dans l'avenue Franklin Roosevelt. J'y vois le signe d'une évolution positive en matière de fluidification du trafic automobile.

Toutefois, certains ont émis des réserves quant à ce projet de contrôle à distance des feux, estimant qu'il pouvait dérégler les synchronisations. J'espère que vous allez pouvoir démentir ces craintes et ces procès d'intention.

Pour ma part, j'aimerais rappeler les effets positifs que génèrent les vagues vertes : la réduction du trafic de percolation dans les différents quartiers, souvent densément peuplés, une conduite plus souple, des émissions de particules et de gaz atténuées... Par ailleurs, si elles sont bien gérées, les vagues vertes peuvent contribuer à améliorer la vitesse commerciale des transports publics qui circulent sur les axes concernés.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour être efficace, une vague verte ne peut que rarement être opérée dans les deux sens en même temps.

Lors d'une vague verte, le vert se déplace avec les voitures. Cela signifie que le vert, et également le rouge, est enclenché un peu plus tard à chaque carrefour suivant. C'est notamment le cas dans la rue de la Loi. Les automobilistes roulant dans le sens contraire de l'onde verte remarquent qu'à chaque carrefour suivant, le feu passe un peu plus vite au rouge et qu'ils devront donc inévitablement s'arrêter. Sur des axes plus longs, cela peut même se répéter. Une simple onde verte fonctionne donc uniquement sur des axes unidirectionnels.

Sur des routes à double sens, les carrefours sont harmonisés en fonction de la circulation dans chaque sens. Ainsi, une vaste vague, ou onde verte, sera créée dans le sens devant absorber le plus de trafic. En même temps, également en fonction de la circulation, l'objectif sera de créer une onde verte plus étroite, ou tout au moins une certaine synchronisation dans l'autre sens.

La circulation à Bruxelles dépend fortement de

de groene golven automatisch op het verkeer worden afgestemd.

Aangezien we het verkeer op die wegen voortaan controleren, kunnen we eventueel een groene golf invoeren voor 's avonds, in de richting van de wagens die Brussel uitrijden, en een andere voor 's ochtends, in de tegenovergestelde richting

Meer dan 25% van de gewestelijke kruispunten wordt niet met een gewone groene golf gesynchroniseerd. Groene golven zijn moeilijk te combineren met een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Op de Generaal Jacqueslaan maken de trams in eigen bedding gebruik van een afstandbedieningssysteem voor verkeerslichten, zodat ze zo kort mogelijk moeten stilstaan, afhankelijk van hun eigen voorrang of die van de andere bussen en trams.

Die fasering van verkeerslichten houdt er echter altijd rekening mee dat eenzelfde verkeersstroom door kan, alvorens de tram voorrang krijgt. Dat stelt doorgaans geen problemen, omdat grote verkeersstromen meestal de richting van de tram volgen. De maximale voorrang is overigens opgenomen in de beheersovereenkomst met de MIVB, die door de regering werd goedgekeurd.

Meer dan 20% van de gewestelijke kruispunten is uitgerust met een afstandbedieningssysteem voor verkeerslichten om de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen.

Een groene golf heeft tevens een invloed op de wachttijd van de voetgangers, omdat de cycli vaak langer duren dan bij de klassieke regeling. Een voetganger moet langer wachten als de cyclus langer duurt. Indien hij bij een groene golf op de voetgangersknop drukt, wordt het groen licht voor de voetganger ook opgenomen in de groene golf en treedt het niet onmiddellijk in.

De verkeersborden op de Lambermontlaan werden geplaatst toen de groene golf daar nog bestond. Mijn administratie zal het nodige doen om die borden weg te halen.

We hebben geen studie gemaakt over de gevolgen van groene golven voor de uitstoot in Brussel, maar in het buitenland bestaan daar vast tegenstrijdige

l'heure où elle se produit. À l'heure de pointe du matin, la demande la plus grande sera dans un sens ; le soir, elle le sera dans l'autre. C'est pour cette raison que les ondes vertes sont également flexibles et peuvent changer à l'heure de pointe du soir.

La centrale de gestion des feux, inaugurée il y a quelques jours, permettra de mieux harmoniser automatiquement ces ondes vertes avec la circulation.

Comme nous surveillons désormais le trafic quotidien sur ces routes, nous pourrions envisager des programmes installant une onde verte, le soir, dans le sens des voitures qui quittent Bruxelles, et une autre dans l'autre sens, le matin.

La centrale de gestion des feux permettra de s'adapter en temps réel aux flux automobiles.

Sachez par ailleurs que plus de 25% des carrefours régionaux font l'objet de synchronisations locales autres qu'une simple onde verte. Les ondes vertes sont quasiment incompatibles avec une fluidité de la circulation des transports publics. Vous comprendrez que si, dans la rue de la Loi, vous vous arrêtez pendant 30 secondes au premier carrefour pour faire descendre et monter des passagers, il est fort probable que vous manquiez la suite de l'onde verte et que vous vous trouviez devant un feu rouge au carrefour suivant. En outre, les trams circulent dans les deux directions ; ils n'ont donc rien à gagner avec une onde verte.

Sur le boulevard Général Jacques, les trams en site propre profitent, quant à eux, d'un système de télécommande des feux qui leur garantit une attente minimale auxdits feux, en fonction de leur priorité et des autres trams ou bus présents. Le tram conditionne donc le passage du feu au vert et reçoit la priorité maximale.

Toutefois, ces grilles de feux sont toujours réglées de sorte qu'un même flux de trafic puisse passer avant la mise en place de la priorité du tram. En général, cela ne pose pas de problème, puisque les grands flux de circulation suivent, habituellement, la direction du tram. Cette priorité maximale est également reprise dans le contrat de gestion de la STIB approuvé par le gouvernement.

Sachez aussi que plus de 20% des carrefours

studies over.

We stellen alles in het werk om de algemene mobiliteit van alle weggebruikers te verbeteren. Afhankelijk van de situatie ontwikkelen we dan ook verschillende vormen van synchronisatie van de verkeerslichten, in het beseft dat andere systemen vaak gunstiger zijn voor de mobiliteit in het algemeen. Waar mogelijk zullen we groene golven invoeren.

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *Ik begrijp niet waarom een groene golf niet mogelijk zou zijn in de beide rijrichtingen. Volgens mij kan dat perfect op een verkeersas als de Generaal Jacqueslaan.*

Ik geloof evenmin dat groene golven nadelig zijn voor de reïssnelheid van het openbaar vervoer.

régionaux sont équipés de la télécommande des feux pour favoriser la fluidité des transports en commun.

La vague verte modifie également le temps d'attente des piétons simplement parce que, pour pouvoir opérer efficacement, les temps de cycles sont souvent plus longs que dans le cas de régulations classiques. Chaque usager se trouvant face à un feu vert une fois par cycle, le piéton attendra plus longtemps si le cycle est plus long. En cas de demande au bouton-poussoir, lors d'une onde verte, le feu vert pour le piéton est également intégré dans l'onde verte et n'est pas immédiatement donné.

Les panneaux sur le boulevard Lambermont ont été placés par les services de police à l'époque où une onde verte existait encore sur cet axe, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Mon administration fera le nécessaire pour enlever ces panneaux, qui suscitent une attente non comblée.

Nous n'avons pas réalisé d'étude au sujet de l'effet des ondes vertes sur les émissions de gaz à Bruxelles, mais il existe certainement des études contradictoires à l'étranger sur le sujet.

Tout est mis en œuvre pour améliorer la mobilité générale de tous les usagers. Nous développons donc, en fonction des situations, différentes synchronisations des feux et pas seulement des ondes vertes, sachant que d'autres systèmes ont souvent des effets plus favorables sur la mobilité en général. Là où il est possible de développer des ondes vertes, nous ne manquons pas de les implémenter.

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

M. Benoît Cerexhe.- Merci pour votre réponse, que je relirai avec attention car je souhaiterais revenir sur un certain nombre d'éléments.

Je ne comprends pas bien pourquoi une vague verte ne serait pas possible lorsque la circulation fonctionne dans les deux sens. J'ai bien noté votre exemple de la rue de la Loi, mais je ne vois pas pourquoi la vague verte ne pourrait pas être possible dans le boulevard Général Jacques, où les voitures roulent dans les deux sens, ainsi que les trams sur l'axe du milieu. Vous-même la proposez maintenant avenue Franklin Roosevelt, où il y a

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Goidsenhoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het gevolg van het beroep tegen de bestelling van de nieuwe bussen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *In juni 2013 bestelde de MIVB 172 bussen, die in 2014 moesten worden geleverd. Door een beroep van een afgewezen kandidaat-leverancier kon de bestelling pas eind oktober 2013 worden bevestigd.*

Zullen de bussen hierdoor later dan gepland worden geleverd? Zal die vertraging een invloed hebben op de ingebruikneming van de nieuwe bussen? Zullen er geen technische problemen opduiken als de oude bussen langer moeten worden ingezet?

aussi de la circulation dans les deux sens.

Concernant les transports en commun, je ne pense pas qu'ils souffrent des vagues vertes. Il n'y a pas de ralentissement des transports en commun à cause de celles-ci.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Van Goidsenhoven.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'incidence des recours exercés à la suite de la commande des nouveaux bus".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- En juin 2013, la STIB a effectué une commande de 172 nouveaux bus, dont la livraison devait commencer en 2014. À la suite des recours exercés à l'encontre de la décision de la STIB par un fournisseur évincé, ce n'est que fin octobre 2013 que la commande de la STIB a pu être confirmée.

Ce délai dans la passation de la commande entraîne inévitablement un retard dans la fourniture des nouveaux véhicules par rapport aux prévisions initiales.

Lors des discussions budgétaires, vous aviez estimé que le retard ne devrait pas être important et que les livraisons pourraient se dérouler assez rapidement.

Quelle est l'incidence réelle de la commande retardée des nouveaux bus sur le calendrier des livraisons ? L'éventuel retard par rapport aux

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Alle bestelde bussen zullen in 2014 worden geleverd. Door de vertraging in de bestelling zullen er wel meer leveringen zijn in het tweede semester van 2014 dan gepland.

De vervanging van de voertuigen zal iets later plaatsvinden, maar de vertraging blijft beperkt tot maximum een of twee maanden.

De uitbreiding van de voertuigen op het netwerk zal maximaal drie maanden vertraging oplopen. Twee derde van de nieuwe voertuigen zal worden geëxploiteerd in 2014 en een derde begin 2015.

Er werd een plan voor preventief onderhoud opgesteld om de beschikbaarheid van de bijna afgeschreven voertuigen te verzekeren tot ze worden vervangen. Bovendien kunnen herstellingen worden gedaan, als dat nodig zou zijn.

- *Het incident is gesloten.*

prévisions de livraisons va-t-il avoir une influence sur le programme de mise en service de ces nouveaux bus ? La prolongation de vie du matériel ancien qui serait nécessaire ne risque-t-elle pas de poser des problèmes sur le plan technique en termes d'exploitation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'ensemble des bus commandés seront livrés en 2014, conformément au contrat de gestion. Le retard de commande a pour conséquence une concentration plus forte que prévue initialement des livraisons en deuxième partie de l'année 2014.

Concernant le remplacement des véhicules existants, un léger décalage dans le temps va se produire, mais l'impact reste limité : on parle d'un à deux mois de décalage.

Concernant l'extension des véhicules sur le réseau : deux tiers des nouveaux véhicules seront mis en exploitation en 2014, et un tiers, début 2015. Ceci est un peu plus tard que prévu, à savoir un maximum de trois mois de décalage.

Un plan de maintenance préventif a été prévu pour garantir la disponibilité des anciens véhicules jusqu'à leur remplacement. Des réparations curatives sont toujours possibles. Étant donné l'âge des véhicules, les réparations nécessaires sont effectuées en tenant compte de leur déclassement futur. L'objectif est naturellement de se limiter aux réparations nécessaires.

- *L'incident est clos.*