



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 19 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 19 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	8
- van mevrouw Cécile Jodogne	8
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de bestelling van elektrische taxi's".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne.</i>	9
- van de heer Charles Picqué	11
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het beheer van het onderhoud van de gewestwegen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, mevrouw Michèle Carthé, de heer Willem Draps, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Charles Picqué.</i>	13
- van de heer Emmanuel De Bock	23
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de aanleg van de metro Noord-Zuid".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
- de Mme Cécile Jodogne	8
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la commande de taxis électriques".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne.</i>	9
- de M. Charles Picqué	11
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la gestion de l'entretien des voiries régionales".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, Mme Michèle Carthé, M. Willem Draps, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Charles Picqué.</i>	13
- de M. Emmanuel De Bock	23
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la création du métro nord-sud".	

<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Céline Delforge, mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emmanuel De Bock. 25	<i>Discussion – Orateurs:</i> Mme Céline Delforge, Mme Carla Dejonghe, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emmanuel De Bock. 25
- van de heer Emmanuel De Bock 31	- de M. Emmanuel De Bock 31
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 geringe bediening in openbaar vervoer van het zuiden van Brussel 's avonds".	concernant "la faible desserte du sud de la Région en particulier le soir".
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emmanuel De Bock. 33	<i>Discussion – Orateurs:</i> Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emmanuel De Bock. 33
- van de heer Willem Draps 35	- de M. Willem Draps 35
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 verantwoording van de verlenging van tramlijn 62".	concernant "la justification de l'extension de la ligne de tram 62".
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Willem Draps. 37	<i>Discussion – Orateurs:</i> Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Willem Draps. 37
- van mevrouw Viviane Teitelbaum 40	- de Mme Viviane Teitelbaum 40
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 geldigheidsdatum van de vervoerbewijzen van de MIVB gebruikt door de 65-plussers".	concernant "la date de validité des titres de transport STIB utilisés par les 65+".
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum. 41	<i>Discussion – Oratrices:</i> Mme Béatrice Fraiteur, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum. 41

- van mevrouw Viviane Teitelbaum	42	- de Mme Viviane Teitelbaum	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 "de klachten over de taxi's".		concernant "les plaintes envers les taxis".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,	42	Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	42
betreffende "de klachten tegen de taxi's in 2013".		concernant "les plaintes contre les taxis en 2013".	
- van mevrouw Michèle Carthé	42	- de Mme Michèle Carthé	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 "de fasering van de aanleg van het Koningin Astridplein in Jette (Spiegelplein)".		concernant "le phasage des travaux d'aménagement de la place Reine Astrid à Jette (place du Miroir)".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Michèle Carthé.</i>	44	<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Michèle Carthé.</i>	44
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	50	- de Mme Viviane Teitelbaum	50
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 verminderde reissnelheid op het MIVB-net".		concernant "la vitesse commerciale en diminution sur le réseau de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	51	<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	51
- van mevrouw Céline Delforge	55	- de Mme Céline Delforge	55

<p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de testfase van de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan".</p>		<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la mise en test du réaménagement du boulevard Général Jacques".</p>	
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Hervé Doyen, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i></p>	58	<p><i>Discussion – Orateurs: Mme Viviane Teitelbaum, M. Hervé Doyen, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i></p>	58
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p>	65	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p>	65
<p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de toegang van de PBM's tot het openbaar vervoer van de MIVB".</p>		<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'accès des PMR aux transports de la STIB".</p>	
<p>MONDELINGE VRAGEN</p>	65	<p>QUESTIONS ORALES</p>	65
<p>- van de heer Vincent Lurquin</p>	66	<p>- de M. Vincent Lurquin</p>	66
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het parkeerplan in Sint-Agatha-Berchem".</p>		<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le plan de stationnement à Berchem-Sainte-Agathe".</p>	
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum</p>	66	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum</p>	66
<p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het niet weergeven van de bestemming in de trams en bussen".</p>		<p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les ratés des indicateurs de destination sur les trams et les bus".</p>	

<p>- van mevrouw Céline Delforge 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de illegale reclamezuilen aan de Waversesteenweg".</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 66</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les poteaux publicitaires illégaux de la chaussée de Wavre".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de voordeelkaarten bij de MIVB".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 66</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les cartes STIB à tarif préférentiel".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de optimalisatie van bus 53".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 66</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'optimisation de la ligne de bus 53".</p>
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de staat van de voetpaden na de werken op de Elsensesteenweg".</p>	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 66</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'état des trottoirs suite aux travaux chaussée d'Ixelles".</p>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

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

betreffende "de bestelling van elektrische taxi's".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (*in het Frans*).- *In juni 2013 deed de gewestregering een oproep tot kandidaten voor de uitbating van 50 elektrische taxi's.*

Naast de voorwaarden die door de federale overheid worden opgelegd, moeten vergunningsaanvragen beantwoorden aan artikel 48 en volgende van het besluit van de Brusselse regering van 27 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

De vergunningsaanvragen moeten alle informatie duidelijk vermelden en vergezeld zijn van documenten waaruit blijkt dat aan alle criteria is voldaan.

Punt 5 van de oproep tot kandidaten van 13 juni somt de tien criteria op: comfort en leeftijd van de auto, prestaties van de taximeter, exploitatievoorwaarden, theoretische actieradius, kofferruimte, type en aantal laadpalen, laadsnelheid van de batterijen, activiteitenverslag, hernieuwbare energie.

Het gaat dus om een complex dossier. De

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

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

concernant "la commande de taxis électriques".

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

Mme Cécile Jodogne.- En juin dernier, le gouvernement régional a lancé un appel à candidatures pour la délivrance d'autorisations d'exploitation de 50 taxis électriques, propulsés exclusivement par un moteur électrique à batteries rechargeables et sans émission de CO₂.

Outre le respect des conditions relatives à l'accès à la profession imposées par les autorités fédérales, les demandes d'autorisation doivent être introduites conformément aux articles 48 et suivants de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Elles "doivent en outre mentionner tous les éléments et être accompagnées de tous les documents permettant d'examiner la demande au regard, d'une part des critères particuliers visés à l'article 6 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 précisant les critères complémentaires selon lesquels les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis sont examinées et fixant la forme et le contenu de l'avis au public et la procédure d'examen des demandes, et d'autre part des critères

vergunningaanvragen moesten ingediend worden binnen de twee weken volgend op de dag na verschijning in het Belgisch Staatsblad op 25 juni vorig jaar. Als ik het goed voorheb, heeft de regering de vergunningen pas in december uitgereikt.

Waarom hanteerde de regering zo'n korte deadline voor de aanvragen? Hoeveel taxibedrijven hebben een vergunning aangevraagd?

Hoeveel vergunningaanvragen waren deelbaar? Hoeveel taxibedrijven of zelfstandige taxichauffeurs hebben een vergunning gekregen? Hoeveel elektrische taxi's mag elk bedrijf uitbaten? Hebben sommige taxibedrijven minder voertuigen gekregen dan aangevraagd? Hoeveel aanvragen werden geweigerd? Wanneer zullen de eerste elektrische taxi's in Brussel rondrijden?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Welke elektrische voertuigen komen in aanmerking voor een vergunning? Toen ik u voor het zomerreces een dringende vraag over het onderwerp stelde, voldeed maar één model en één leverancier van oplaadpalen aan het bestek. Is daar ondertussen*

complémentaires spécifiques visés à l'article 5 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques".

Le point 5 de la parution du 13 juin dernier énonce les dix critères et la pondération y afférente : confort et ancienneté du véhicule, niveau de développement et de performance du taximètre, conditions d'exploitation, autonomie théorique du véhicule telle que renseignée par le constructeur, volume du coffre du véhicule, type et nombre de bornes électriques, rapidité de recharge des batteries, rapport d'activité, énergies renouvelables.

Si je cite ces différents éléments, c'est pour souligner la complexité du dossier et l'ampleur des éléments à fournir pour répondre à l'appel. Or, le délai fixé pour renvoyer la candidature était de quinze jours à dater du lendemain de la parution au Moniteur belge, le 25 juin dernier. Si je suis bien informée, le gouvernement a délivré les autorisations à la mi-décembre, soit cinq mois après le délai limite d'introduction des demandes.

Qu'est-ce qui a motivé le gouvernement à octroyer un délai aussi court, de quinze jours, pour la remise des demandes ? Combien de sociétés d'exploitants de taxis ou de candidats exploitants ont-ils répondu à la demande de délivrance d'autorisation ?

Certaines demandes ont-elles précisé qu'elles étaient divisibles, ce qui était une possibilité laissée par l'appel à candidatures ? Combien de sociétés ou personnes indépendantes ont-elles été autorisées à exploiter des taxis électriques ? Combien de taxis pourront-elles chacune exploiter ? Certaines ont-elles reçu moins que ce qu'elles avaient sollicité ? Certaines n'ont-elles rien obtenu du tout ? Quand les premiers taxis électriques circuleront-ils dans Bruxelles ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Dans le prolongement d'une question d'actualité que je vous avais posée avant les vacances parlementaires d'été, je voudrais connaître la liste des voitures électriques susceptibles de disposer d'une licence. En effet, à l'époque, un seul modèle et un seul fournisseur de

verandering in gekomen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Overeenkomstig artikel 3 van het regeringsbesluit van 4 september 2003 moeten de vergunningsaanvragen voor het uitbaten van een taxidienst binnen vijftien werkdagen na de bekendmaking van de oproep in het Belgisch Staatsblad worden ingediend.*

Mijn administratie heeft 242 kandidaturen ontvangen. De meeste kandidaten vermeldden dat hun aanvraag deelbaar was. De vijftig vergunningen voor het uitbaten van een taxidienst met elektrische voertuigen werden verdeeld over de eerste negentien kandidaten, met maximum zeven voertuigen per uitbater. Voor slechts twee van de kandidaten was dat minder dan het aantal voertuigen dat ze hadden aangevraagd.

De oproep tot kandidaten van 13 juni 2013 bepaalt dat de vergunningen effectief moeten worden aangewend binnen zes maanden na de bekendmaking van de toekenning van de vergunning. Normaal gezien zullen de eerste elektrische taxi's dus begin juli 2014 in het Brusselse straatbeeld opduiken.

De vergunningen betreffen elektrische voertuigen van verschillende merken, namelijk Nissan, Renault en Byd.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (*in het Frans*).- *Het verbaast mij dat de kandidaten maar over twee weken beschikten om hun aanvraag in te dienen. De ordonnantie uit 2003 is bedoeld voor normale taxi's. Het uitbaten van een taxidienst met*

bornes correspondaient totalement au cahier des charges.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'article 3 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 précise les critères complémentaires selon lesquels les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis sont examinées. Il fixe également la forme et le contenu de l'avis au public, de même que la procédure d'examen des demandes. Cet article 3 prévoit que les demandes doivent être introduites dans un délai de quinze jours ouvrables, commençant à courir le premier jour ouvrable qui suit la publication de l'avis au Moniteur belge.

Mon administration a accusé réception de 242 dossiers de candidature. La plupart des candidats ayant introduit une demande d'autorisation ont précisé dans leur dossier que leur demande était divisible. Les 50 autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques ont été réparties entre les dix-neuf premiers candidats, avec un maximum de sept véhicules par exploitant. Seuls deux de ces candidats n'ont pas obtenu l'ensemble des véhicules demandés.

L'avis du 13 juin 2013 faisant appel aux candidats exploitants ou exploitants prévoit en son point 6 que les autorisations délivrées par le gouvernement devront être effectivement mises en œuvre dans les six mois qui suivent la notification de l'octroi de l'autorisation. Les taxis électriques devront donc normalement sillonner les routes de la Région de Bruxelles-Capitale au début du mois de juillet 2014.

Pour répondre à Mme Delforge, je précise qu'il s'agit de véhicules électriques de différentes marques, à savoir Nissan, Renault et le fabricant chinois Byd.

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

Mme Cécile Jodogne.- La motivation de ce très court délai de quinze jours est étonnante, même si 242 dossiers ont été rentrés. Si on pouvait considérer que l'ordonnance de 2003 concernait les taxis "normaux", la situation des taxis électriques

elektrische voertuigen is heel wat ingewikkelder.

In totaal werden 242 dossiers ingediend, maar er werden maar negentien vergunningen afgegeven voor elk maximaal zeven voertuigen. Dat betekent dat heel wat dossiers niet in aanmerking kwamen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het is normaal dat niet iedereen een vergunning heeft gekregen. Heel wat dossiers waren onvoldoende onderbouwd.*

Als de vergunninghouders niet binnen zes maanden met de uitbating van hun taxidienst starten, zullen wij de vergunning aan een andere kandidaat toekennen.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).*- *Welke criteria werden bij de selectie gehanteerd? Heeft de termijn van vijftien dagen niet in het nadeel van bepaalde dossiers gespeeld?*

Sommige kandidaten reageren bitter en stellen zich vragen over de manier waarop de dossiers werden beoordeeld en over de samenstelling van de selectiecommissie. Transparantie is belangrijk.

Zijn er beroepen ingesteld tegen de toewijzingsbeslissingen van de regering?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik denk dat er één beroep is ingediend, maar ik moet dat nakijken.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER CHARLES PICQUÉ

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

est bien plus complexe et certaines spécificités auraient pu justifier un délai plus long pour répondre.

Ces 242 dossiers concernent dix-neuf exploitants pour sept véhicules maximum chacun. Cela signifie qu'une importante part des dossiers n'a pas été retenue.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Tout le monde n'a évidemment pas obtenu une licence. Nombre de dossiers n'étaient pas suffisamment en ordre pour pouvoir être examinés en profondeur. Certains candidats sont évidemment déçus.*

Le délai de six mois pour mettre en œuvre le service de taxis électriques est impératif. Si certains devaient ne pas être prêts dans ce laps de temps, nous irions puiser dans la réserve.

Mme Cécile Jodogne.- *Il serait intéressant de savoir quels éléments ont été déterminants lors de la sélection et si le délai de quinze jours n'a pas joué en la défaveur d'une partie des dossiers. L'appel à candidatures comportait beaucoup d'éléments inhabituels, comme les bornes.*

Beaucoup sont amers et s'interrogent sur la manière dont les dossiers ont été envisagés, ainsi que sur la composition du jury. Cela fera éventuellement l'objet d'une question écrite. Les meilleures conditions et la plus grande transparence sont nécessaires pour que les candidats potentiels puissent déposer des dossiers complets.

Des recours ont-ils été introduits dans les délais contre les décisions prises par le gouvernement en matière d'octroi de ces licences ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Je dois vérifier, mais je pense qu'un recours a été introduit.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. CHARLES PICQUÉ

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

betreffende "het beheer van het onderhoud van de gewestwegen".

De voorzitter.- De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué (*in het Frans*).- *Mobiel Brussel voerde onlangs Fix My Street in, een website waarop burgers problemen met de openbare ruimte kunnen melden. Meerdere gemeenten gebruiken Fix My Street om problemen te melden waarvoor het Brussels Gewest verantwoordelijk is.*

Fix My Street is uiteraard een stap in de goede richting, maar ik vraag me af welke middelen Mobiel Brussel kan gebruiken om zelf problemen op te sporen.

Ik heb u al eens een vraag gesteld over de omgeving van het Zuidstation. Na een bezoek van u aan Sint-Gillis merkte ik dat de fontein op het Hortaplein opnieuw werkte. Toch zijn er nog heel wat andere problemen.

Vaak moeten gemeentebambtenaren uw diensten eraan herinneren dat het tijd is om de zebrapaden opnieuw te schilderen.

Voeren uw diensten regelmatig inspecties uit? Hoe dikwijls gebeurt dat? Welke plekken inspecteren ze het vaakst? Hoe worden de herstellingen en het onderhoud van de gewestwegen georganiseerd?

Wordt daarvoor een beroep gedaan op een privébedrijf of wordt het werk door Mobiel Brussel zelf gedaan? Hoe lang duurt het om op een probleem te reageren? Moet Mobiel Brussel eerst een hele reeks klussen bestellen voordat de onderaannemers aan de slag gaan?

Het duurt soms lang. Over hoeveel personeelsleden beschikt Mobiel Brussel voor het onderhoud van gewestwegen? Over welk materiaal beschikken ze?

Op hoeveel privébedrijven doet het Brussels Gewest een beroep voor het onderhoud van gewestwegen? Hoe controleert Mobiel Brussel het werk van die bedrijven?

De laatste jaren zijn er heel wat inspanningen gedaan om de toestand van de gewestwegen te verbeteren. Ik wil het graag hebben over de bevoegdheidsverdeling tussen het Brussels Gewest

concernant "la gestion de l'entretien des voiries régionales".

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

M. Charles Picqué.- Je voudrais aborder aujourd'hui la détection de la dégradation des voiries régionales, de leur mobilier urbain et leur réparation. Bruxelles Mobilité a mis récemment en ligne un service qui permet aux citoyens de signaler un problème qu'ils auraient constaté en la matière. Plusieurs services communaux utilisent dorénavant aussi le service Fix My Street lorsqu'ils sont confrontés à un problème qui relève de la responsabilité de la Région.

Ce nouveau service va évidemment dans la bonne direction, mais je m'interroge surtout sur les moyens dont dispose Bruxelles Mobilité pour détecter elle-même ces dysfonctionnements ou problèmes de gestion.

J'ai déjà eu l'occasion de vous parler de mon intérêt particulier pour les abords de la gare de Bruxelles-Midi. Vous avez eu la gentillesse de me rendre visite à Saint-Gilles et, quelques jours après votre venue, j'ai constaté avec satisfaction que la fontaine de la place Horta fonctionnait. Il subsiste toutefois encore des problèmes, entre autres sur des voiries qui bordent la gare.

Ce sont souvent des fonctionnaires communaux qui informent vos services de l'urgence de repeindre des passages pour piétons, par exemple. Je souhaiterais donc que vous m'expliquiez la manière dont est organisé le système de détection au sein de Bruxelles Mobilité.

Des passages réguliers sont-ils organisés par vos services ? À quel rythme ? Quels sont les espaces et les lieux prioritaires ?

Comment la gestion des réparations et des entretiens des voiries régionales est-elle organisée ? Est-il fait appel en tout ou en partie à une société privée ou, au contraire, ces travaux sont-ils effectués par du personnel de Bruxelles Mobilité ?

Quel est le délai moyen d'intervention ? Faut-il attendre d'atteindre une masse critique de commandes ou d'interventions des sociétés qui travaillent en sous-traitance ? Parfois, cela prend trop longtemps. Pourriez-vous me préciser le

en de gemeenten ter zake.

Voor een optimaal beheer moet men telkens nagaan welk beleidsniveau een probleem het efficiëntst kan aanpakken. Het Brussels Gewest moet zorgen voor samenhang, de gemeenten kunnen korter op de bal spelen. Beide beleidsniveaus vullen elkaar aan. Op grond van dat principe hebben we tijdens de besprekingen over de interne Brusselse bevoegdheidsverdeling beslist om de gemeenten bevoegd te maken voor de netheid van de gewestwegen.

Zou het niet goed zijn om de gemeenten ook bevoegd te maken voor het onderhoud van bepaalde gewestwegen? Daarover kunnen overeenkomsten worden gesloten. Aangezien de gemeentediensten dagelijks de wegen op hun grondgebied te zien krijgen, kunnen ze efficiënter reageren op problemen. Uiteraard moet dan ook de verdeling van de middelen worden besproken.

Ik geef toe dat ik wat op de feiten vooruitloop, want eigenlijk moeten we eerst de globale samenwerking tussen het Brussels Gewest en de gemeenten evalueren.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

nombre d'ouvriers équivalents temps plein de Bruxelles Mobilité affectés à l'entretien des voiries régionales et les moyens matériels dont ils disposent ?

En ce qui concerne les marchés stock d'entretien, combien d'entreprises privées sont-elles désignées par la Région pour l'entretien des voiries régionales ? Comment l'administration de Bruxelles Mobilité organise-t-elle le contrôle des travaux d'entretien réalisés par ces sociétés extérieures ?

Je sais que de nombreux efforts ont été entrepris ces dernières années pour améliorer l'état des voiries régionales. Mon propos n'est pas critique, vous vous en doutez bien, mais je désire toutefois élargir le débat à la répartition des compétences entre les communes et la Région.

Pour la population et les différents quartiers, une gestion optimale nécessite que l'on détermine, pour chaque problématique, le niveau de pouvoir le plus efficace pour résoudre la problématique en question. La Région a une vision cohérente et globale et les communes jouent le rôle de la cavalerie légère d'intervention au quotidien : ces complémentarités existent et nous ont guidés lors des discussions portant sur les compétences intrabruelloises, lorsque nous avons décidé de confier aux communes la gestion de la propreté des voiries régionales.

Ne devrions-nous pas aller plus loin en confiant aux communes l'entretien de certaines voiries régionales : celles dont le trafic est limité ou qui sont situées sur une seule commune ? Les interventions pourraient être effectuées sur la base d'une convention et nous y gagnerions en efficacité si les services communaux qui arpentent ces voiries au quotidien en assumaient aussi la responsabilité de gestion. Certes, la question des moyens se pose, mais on peut arriver à un accord gagnant pour les deux parties.

Ce débat est peut-être prématuré, car il faudrait au préalable établir un diagnostic général de la collaboration entre la Région et les communes, mais j'aurais bien voulu entendre votre position à ce sujet.

Discussion

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

Mevrouw Annemie Maes.- Al eerder heb ik een vraag gesteld over de duurzaamheidscriteria. Het Brussels Gewest doet namelijk inspanningen om het asfalt van bepaalde gewestwegen te vervangen, zoals in de Jetselaan en de Broustinlaan. Ik geloof dat dat ongeveer drie jaar geleden is gebeurd. Inmiddels zitten er echter weer enorme gaten in het asfalt. Ik was aangenaam verrast dat het Brussels Gewest het asfalt verving, maar teleurgesteld dat het zo snel verslijt.

Hanteert Brussel Mobiliteit duurzaamheidscriteria? Hoe lang moet een asfaltlaag meegaan? Soms wordt het probleem aan strenge winters geweten. Deze winter is erg zacht, maar die van vorig jaar en het jaar daarvoor waren streng. Het heeft toen hard gevoren. Toch is het onaanvaardbaar dat het asfalt niet wat duurzamer is. Als de aannemer in gebreke is gebleven door materiaal te gebruiken dat minder duurzaam is dan was afgesproken, welke procedures kan Brussel Mobiliteit of het Brussels Gewest dan aanvatten om ervoor te zorgen dat de aannemer de asfaltlaag herstelt?

Ik besliste om het probleem te signaleren aan Brussel Mobiliteit met behulp van de uitstekende website Fix My Street. Helaas kreeg ik de reactie dat de betreffende gemeente niet was aangesloten bij Fix My Street, ook al ging het om een gewestweg. Ik had de moeite gedaan om foto's te maken en te uploaden met een beschrijving erbij. Toen ik het probleem bij de gemeente signaleerde, kreeg ik te horen dat ik me tot Brussel Mobiliteit moet wenden omdat het om een gewestweg gaat. Als je als burger de moeite doet om een probleem te signaleren, word je van het kastje naar de muur gestuurd! Misschien was er op die dag net een technisch probleem met Fix My Street. Blijkbaar worstelt de website nog met een aantal kinderziektes.

Niet zo lang geleden werd er een nieuw fietspad aangelegd langs het kanaal. Ik ben daar erg tevreden over. Helaas wordt het regelmatig gebruikt voor allerlei werven. Vorige week werd het afgezet om de een of andere film te draaien. Na afloop bleek het fietspad te zijn beschadigd door zware voertuigen. Zo'n fietspad is uiteraard niet bedoeld voor dergelijke voertuigen. Er wordt bovendien niets gedaan om het fietspad te herstellen.

Wie is verantwoordelijk voor dergelijke

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *J'ai abordé la problématique des critères de qualité précédemment. Bien que la Région entreprenne des efforts considérables pour l'entretien de ses voiries, on peut déplorer que l'asphalte remplacé il y a trois ans à peine se détériore déjà, comme c'est le cas sur l'avenue Broustin et l'avenue de Jette, qui sont criblées de nids de poules.*

Quels sont les critères de la Région pour choisir un matériau de bonne qualité ?

Quels sont les recours possibles à l'encontre de l'entrepreneur si le matériau choisi n'est pas de bonne qualité ?

Signaler un incident de ce type relève du parcours du combattant pour les Bruxellois. L'incident que j'ai signalé via Fix My Street n'était pas recevable puisque la commune en question n'était pas affiliée au système. La commune m'a renvoyée à la Région puisque les voiries de statut régional ne sont pas de son ressort.

Par ailleurs, la nouvelle piste cyclable le long du canal est régulièrement traversée par de lourds engins dans le cadre de chantiers divers. Ainsi, les dégâts occasionnés lors d'un tournage la semaine dernière n'ont toujours pas été réparés.

À qui incombent ces travaux de réparation ? La Région peut-elle inciter les responsables qui ont introduit une demande auprès de la commune de Molenbeek ou de la Ville de Bruxelles de prendre en charge ces travaux à leurs frais ?

herstelwerken? Is het een gewestbevoegdheid om diegene die de aanvraag heeft gedaan bij de gemeente Molenbeek of de stad Brussel, aan te porren om de herstellingen uit te voeren of hen in elk geval te laten opdraaien voor de kosten?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *De burger heeft geen boodschap aan een discussie over de bevoegdheidsverdeling. Bij problemen wendt hij zich tot de gemeente. Er is op dit moment geen sprake van enige samenwerking tussen gemeenten en gewest.*

Op een grote gewestwerf in mijn gemeente zijn vaak geen gewestelijke ambtenaren aanwezig op de werfvergaderingen, zodat wij gemeenteambtenaren moeten sturen.

Het gewest overlegt niet voldoende met de gemeenten over de relevantie van bepaalde werkzaamheden, zoals de vernieuwing van grote stukken voetpad op de Poplimontlaan, die een gewestweg is. Sommige stukken voetpad van de Jetselaan bevinden zich in een veel ergere staat. De prioriteiten van het gewest zijn niet altijd duidelijk.

Vreemd genoeg is het de politie die de gemeente op de hoogte bracht van het begin van de werkzaamheden aan de Poplimontlaan. Bovendien heeft het gewest de mogelijkheid van een fietspad niet onderzocht.

Op werfvergaderingen onderhandelen de gemeenteambtenaren vaak rechtstreeks met de aannemer. De gewestelijke ambtenaren zijn niet aanwezig, ofschoon het gewest de werken betaalt. Dat is geen professionele manier van werken.

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

M. Hervé Doyen.- Je partage les inquiétudes de M. Picqué, qui sont totalement fondées. Ce débat est récurrent dans les communes.

Les citoyens ne veulent pas entendre parler de responsabilités dans le chef de la Région, de Bruxelles-Propreté, d'Hydrobru ou de Vivaqua. Ils connaissent l'existence de mandataires de proximité et s'adressent à l'administration communale. La complémentarité, au quotidien, entre communes et Région reste à inventer.

À titre d'exemple, un gros chantier régional est en cours dans ma commune. Nous envoyons des fonctionnaires communaux aux réunions de chantier, car l'on y déplore souvent l'absence de fonctionnaires régionaux ! C'est un comble !

Des trottoirs sont également rénovés sur des pans entiers de voiries régionales, comme l'avenue Poplimont. Or, la Région ne nous a pas consultés sur la pertinence de ces travaux. Nous aurions pourtant pu lui indiquer une autre voirie dont les trottoirs sont dans un bien pire état. Une simple concertation entre fonctionnaires aurait suffi.

Les trottoirs de l'avenue de Jette, voirie régionale, sur le tronçon situé entre la place du Miroir et la place Simonis, sont dans un état catastrophique. Certains n'ont pas été refaits depuis les années 30 ! Nous nous interrogeons donc parfois sur les priorités de la Région.

Concernant le même chantier, c'est la police qui a averti la commune le vendredi du fait que la Région commençait les travaux le lundi ! C'eût été l'occasion d'intégrer une piste cyclable ou d'aménager le carrefour, mais la Région ne comptait pas profiter de cette opportunité.

En réunion de chantier, des fonctionnaires communaux ont donc négocié directement avec l'entreprise et avec la bénédiction des fonctionnaires régionaux. Ceux-ci ont marqué leur approbation, en précisant que la Région paierait les

De voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).- *Ik ben het volledig eens met de vorige spreker. Op het tracé waar Mobiel Brussel momenteel werken uitvoert, ligt een pleintje dat door een andere gewestdienst wordt gerenoveerd. Er is duidelijk geen overleg tussen beide diensten, want de werkmannen lopen elkaar voor de voeten.*

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (in het Frans).- *Dergelijke situaties komen ook in andere wijken vaak voor. Wij worden regelmatig geconfronteerd met aannemers die aan de gemeentediensten komen vragen waar het wegdek precies moet worden hersteld omdat zij onvoldoende instructies van Mobiel Brussel hebben gekregen. Dat is ongehoord. Als bepaalde problemen niet snel worden hersteld, kan de verkeersveiligheid in het gedrang komen, zeker als de problemen niet goed zichtbaar zijn.*

De Franklin Rooseveltlaan werd in de jaren twintig aangelegd. De voetpaden dateren nog uit die tijd en bevinden zich al jaren in een erbarmelijke staat. Hoewel uw administratie op de hoogte is van de situatie, verandert er niets. De middelen zijn nochtans voorhanden.

travaux.

Cette façon de procéder ne me semble pas très professionnelle. M. Picqué a dès lors pleinement raison de vous interpeller quant à la gestion des voiries régionales.

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

Mme Michèle Carthé.- Je ne peux que confirmer ce qui vient d'être dit, étant donné que l'avenue Poplimont prolonge l'avenue de l'Exposition. Les travaux engagés par Bruxelles Mobilité sur le même tracé concernent également un petit square, en cours d'aménagement par un autre service régional. Les ouvriers s'y sont retrouvés à peu près au même moment, sans aucune concertation entre leurs deux services.

C'est étonnant !

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

M. Willem Draps.- Je m'associe totalement au débat initié aujourd'hui. Grâce à son excellente connaissance du terrain, M. Doyen a livré des exemples qui illustrent parfaitement le propos de M. Picqué.

Nous avons été confrontés à exactement le même type d'expériences dans une autre partie de la ville. Nous nous trouvons en effet régulièrement face à des entrepreneurs qui ont reçu une commande dans un marché stock de surface et qui demandent ensuite aux services techniques de la commune ou aux municipalistes de leur suggérer l'endroit où ils devront travailler, faute de directive de l'administration des routes.

Ensuite, en matière de réparation urgente, il arrive que des voiries principales soient dégradées à un endroit manquant de visibilité, ce qui peut présenter des dangers en termes de sécurité routière, et que la réparation ne soit pas effectuée avant une dizaine de jours. Sur ce type de voirie, un passage de la police ou une inspection normale devrait, en principe, dicter une intervention appelant une réponse très urgente.

Enfin, les trottoirs de l'avenue Franklin Roosevelt - une avenue importante gérée par la Région - sont dans un état épouvantable depuis des années. Cette avenue a été aménagée dans les années 1920 et les

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Het voorstel van de heer Picqué, dat geïnspireerd is op de hervorming die werd doorgevoerd op het vlak van netheid, kan meer duidelijkheid brengen voor de burger en de herstellingen versnellen.*

De bevoegdheid van de gemeenten dient echter beperkt te blijven tot licht onderhoud en gevallen als omgevallen borden, defecte bewegwijzering of grondmarkeringen, gaten in de weg, enzovoort. De gemeenten hoeven zich niet bezig te houden met grote herstellingswerken.

Onze collega beperkt de bevoegdheidsoverdracht tot wegen die zich op het grondgebied van één enkele gemeente bevinden, en stelt een overeenkomst en een financiële afspraak voorop. Het mag echter niet de bedoeling zijn dat de gemeenten werkzaamheden voorschieten, die voor rekening zijn van het gewest.

Het denkspoor van de heer Picqué doet een aantal nieuwe vragen rijzen. Hoe zullen we omgaan met interventies van de MIVB op wegen waarop zich tramrails bevinden?

De burgemeester is verantwoordelijk voor de veiligheid op zijn volledige grondgebied, ook op de gewestwegen. Hij is aansprakelijk als er zich een ongeval voordoet.

De gemeenten moeten dan ook bijzonder waakzaam blijven en Mobiel Brussel systematisch en officieel op de hoogte brengen van de problemen die ze vaststellen.

De burgemeesters en gemeenten blijven het eerste aanspreekpunt voor de burger inzake defecte of slecht onderhouden wegen. Het gewest moet de gemeenten dan ook ruime informatie geven over eventuele interventies (tijdstip, duur, enzovoort).

trottoirs sont ceux d'origine. Bien que cette situation soit connue de votre administration depuis plusieurs années, la situation reste inchangée, alors que des crédits sont disponibles.

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

Mme Cécile Jodogne.- Je partage les constats et les questions de M. Picqué sur l'état de la situation, que MM. Riguelle et Doyen ont déjà dénoncés à maintes reprises au sein de notre commission.

La piste suggérée, s'inspirant de la réforme réalisée en matière de propreté, est pertinente. Elle apporte en effet un peu plus de clarté pour le citoyen et confère une plus grande efficacité et davantage de rapidité à l'intervention.

Celle-ci doit néanmoins se limiter à un entretien léger et à des cas tels que des panneaux renversés, une signalétique au sol défaillante ou d'autres problèmes rencontrés au niveau des potelets, des bandes au sol, des bandes de circulation, ou encore des trous et nids de poules sur la voirie. Il ne faudrait pas que les communes se chargent de gros travaux de réparation.

Notre collègue limite cela à des voiries situées sur une seule commune, et dans le cadre d'une convention et d'octroi de moyens. Il ne faudrait pas non plus que, par ce biais, les communes préfinancent des travaux qui incombent à la Région.

Il s'agit d'une bonne piste, qui soulève néanmoins de nombreuses questions aux réponses floues. Qu'en est-il, par exemple, des interventions de la STIB sur les voiries traversées par des rails de tram ?

Le bourgmestre est par ailleurs responsable de la sécurité sur l'ensemble de son territoire, y compris les voiries, qu'elles soient régionales ou communales. Il est susceptible d'être considéré comme responsable d'un accident qui pourrait s'y produire.

Les communes doivent donc exercer une vigilance particulière à cet égard, et elles le font déjà pour la plupart. Elles doivent également prévenir systématiquement et officiellement Bruxelles Mobilité des problèmes signalés. Certains bourgmestres ont déjà été condamnés pour des

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er bestaan verscheidene beleidsinstrumenten voor de opsporing van schade aan de gewestwegen.*

Het controlecentrum Mobiris werkt 24 uur op 24 en speurt een bepaald soort incidenten op, via telebewaking en via een controlesysteem voor elektronische uitrusting (verluchtingsystemen en verkeerslichten).

Ambtenaren van Mobiel Brussel, gemeenteambtenaren en politiemensen melden aan Mobiris incidenten die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid, waarna Mobiris onmiddellijk contact opneemt met de betrokken aannemer.

De gewestelijke wegwachters patrouilleren permanent op de gewestwegen en letten op schade aan de weg of aan het stadsmeubilair als gevolg van ongevallen. Vijftien jaar geleden waren er zes wegwachters in dienst, nu nog maar drie. We onderzoeken de mogelijkheid om dat aantal opnieuw te verhogen.

De controleurs inspecteren de werven evenals incidenten binnen hun specialisatie (aanplantingen, straatverlichting en verkeerslichten).

De aannemer die instaat voor het onderhoud van een bepaald deel van de weginfrastructuur treedt normaal gezien ook op in geval van schade. Schade aan groene ruimten wordt bijvoorbeeld opgelost door de aannemer die instaat voor het onderhoud

situations à l'égard desquelles ils ne disposaient pas des outils pour répondre à un éventuel danger qui aurait pu provoquer un accident.

Enfin, les bourgmestres et les communes sont en première ligne pour répondre aux questions et au courroux des citoyens quant aux défauts ou au manque d'entretien des voiries. Il faudrait donc au moins que la commune soit informée par la Région de son intervention éventuelle, ainsi que du moment et du délai de celle-ci. Elle ne doit pas apprendre au détour d'une conversation avec un collègue régional ou avec la police que des travaux de grande ampleur vont être effectués sur son territoire.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le dispositif de détection des incidents et dégâts occasionnés sur les voiries régionales comprend plusieurs composantes. Ainsi, nous disposons du centre de contrôle Mobiris, qui travaille 24 heures sur 24, des garde-routes, des contrôleurs de chantiers et du personnel de Bruxelles Mobilité, qui est conscientisé à cette problématique.

Le centre Mobiris est chargé de la détection d'un certain type d'incidents, au moyen d'un dispositif de télésurveillance doté de caméras et d'un système de contrôle des équipements électroniques, notamment par des systèmes d'aération et des feux de signalisation.

Les incidents de voiries présentant un danger pour la sécurité sont rapportés à Mobiris par les milieux professionnels, c'est-à-dire les agents de Bruxelles Mobilité, les agents communaux et la police. Le centre Mobiris mène alors immédiatement les actions qui s'imposent en contactant l'entrepreneur approprié. Le centre réagit 24 heures sur 24. Les cahiers des charges prévoient des délais d'intervention maximums afin de garantir à tout moment la sécurité sur nos voiries.

Les garde-routes patrouillent en permanence sur les voiries régionales. Ils sont répartis par zone et habilités à détecter les dégâts occasionnés aux voiries et au mobilier urbain à la suite d'un accident. Ils sont cependant moins nombreux que par le passé. En effet, de six il y a quinze ans, leur nombre est passé à trois. Nous examinons

van de groene ruimten.

Voor de herstelling van wegen en voetpaden zijn er verschillende mogelijkheden. Kleine herstellingen worden uitgevoerd door de Wegenregie. Grotere werken verlopen via een openbare aanbesteding.

Voor de heraanleg van een volledige weg of een volledig voetpad is een ander type aanbesteding nodig.

Van april tot oktober loopt jaarlijks een campagne voor het opfrissen van de wegmarkeringen op alle gewestwegen. De minimale fotometrische kenmerken van de markering zijn gegarandeerd voor een volledig jaar. Helaas zijn er onvoldoende middelen om twee campagnes per jaar te houden, wat eigenlijk nodig is. Dat komt omdat er heel wat markeringen bijgekomen zijn, onder meer voor fietspaden.

Op plaatsen met veel verkeer worden de zebrapaden twee keer per jaar opgefrist. Op sommige plaatsen, zoals de Fonsnylaan, blijkt zelfs een tweejaarlijkse beurt onvoldoende om de markeringen het hele jaar door in topvorm te houden.

We mogen ook niet te veel lagen verf over elkaar leggen, want dan worden de lagen onregelmatig. Hopelijk zullen veel problemen opgelost worden door technologische vooruitgang. Er wordt gewerkt aan betere soorten verf.

Normaal gezien vinden er permanente controles plaats.

Dankzij Fix My Street kunnen de burgers nu alle problemen melden zonder dat ze eerst moeten nagaan of het om een gemeentelijke of een gewestelijke weg gaat. De applicatie Fix My Street pro zorgt voor een vlotte uitwisseling van informatie tussen de verschillende administratieve instanties, zodat die tijdig kunnen ingrijpen.

Dankzij die beleidsinstrumenten, de reorganisatie van Mobiel Brussel en het overleg met de gemeenten, verloopt alles nu veel vlotter dan vroeger.

Binnenkort vergaderen alle betrokken partijen over de omgeving van het Zuidstation. Het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) zal de

actuellement les possibilités de renforcer cette équipe, car cela s'avère nécessaire.

Enfin, les contrôleurs sont chargés du suivi des chantiers et du contrôle des incidents détectés dans leur domaine d'activité spécialisé, que sont notamment les plantations, les éclairages et les feux tricolores.

Généralement, les entrepreneurs affectés à l'entretien d'un certain équipement procèdent également aux interventions en cas de dégâts ou de défauts. Ainsi, les dégâts causés aux espaces verts sont pris en charge par l'entrepreneur responsable de l'entretien des espaces verts. Un feu de signalisation défectueux sera, quant à lui, réparé par l'entreprise en charge de son entretien.

Pour les revêtements de voiries et les trottoirs, plusieurs possibilités existent. Les petites interventions sont réalisées en interne par la Régie des voiries. Pour des réparations plus conséquentes et ponctuelles, un marché public est organisé, dit marché d'entretien ponctuel.

Lorsqu'il convient de rénover un trottoir ou le revêtement d'une route sur toute sa longueur, un autre marché est organisé. Il s'agit alors d'un marché d'entretien linéaire.

Une campagne annuelle de rafraîchissement des marquages routiers est organisée d'avril à octobre. Elle couvre l'ensemble des voiries régionales et se déploie dans le temps, secteur par secteur, si bien qu'un rafraîchissement effectué en avril ne semble plus aussi visible en octobre et qu'un rafraîchissement effectué en octobre ne semble plus visible dès le mois d'avril.

Les caractéristiques photométriques minimales du marquage sont majoritairement garanties pour un an. Les moyens disponibles ne permettent malheureusement pas d'organiser deux passages par an, surtout depuis l'explosion du nombre de marquages sur les voiries régionales. Je pense par exemple à la multiplication des marquages cyclistes.

Toutefois, des zones fortement fréquentées, tant par les piétons que par les automobilistes, bénéficient de deux campagnes de rafraîchissement pour les passages pour piétons. C'est d'ailleurs le cas de l'avenue Fonsny où l'on constate que, malgré le

operatie leiden. In die zone is Mobiel Brussel verantwoordelijk voor schade aan de infrastructuur in de openbare ruimte. Een globalere aanpak dringt zich op.

Het doel van de vergadering is ook om praktische afspraken te maken om het beheer van de buurt in de toekomst coherenter te doen verlopen.

Ik ben niet van plan om een deel van het onderhoud van de gewestwegen aan de gemeenten toe te vertrouwen. Verschillende sprekers hebben zonet voorbeelden gegeven van een slechte werking van het systeem, maar in de overgrote meerderheid van de gevallen verlopen de werkzaamheden vlot.

Ook de gemeentewegen moeten goed onderhouden worden. Iedereen moet zijn eigen verantwoordelijkheid dragen.

Wat Mobiel Brussel betreft, moet ik toegeven dat dit cruciale bestuur het enige tijd zonder doortastende leidersfiguur heeft moeten doen.

De nieuwe leidinggevende wil dat alle diensten van Mobiel Brussel met elkaar praten en informatie uitwisselen. Dat was in het verleden niet altijd het geval.

Mobiel Brussel moet een of twee keer per jaar overleggen met de gemeenten, zelfs als het om gewestwegen gaat. Dat betekent niet dat de gemeenten de werken moeten uitvoeren.

Ik heb de vraag van de gemeente over het fietspad aan de Poplimontlaan ontvangen. Daar moet iets aan gebeuren. Om de werken niet te vertragen, hebben we een oplossing voor het fietspad gevonden op het voetpad.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes vroeg nog naar de criteria inzake duurzaamheid voor wegenwerken, bijvoorbeeld voor de asfaltering. Die zijn er zeker. Ik heb de technische gegevens niet meegebracht, maar die kunnen we eventueel laten toevoegen aan het verslag. Het is echter niet alleen een kwestie van asfaltkwaliteit. Ook de omstandigheden waarin een straat opnieuw geasfalteerd wordt, zoals de omgevingstemperatuur, doen ertoe. De weg moet ook lang genoeg kunnen uitharden.

soin apporté à l'application de la peinture routière, le charroi automobile trop important entraîne une usure rapide du marquage.

Multiplier les interventions reviendrait à accroître le nombre de couches de peinture, et donc à s'exposer à un inconfort pour les usagers, car le résultat s'apparenterait à de grosses couches irrégulières. On peut espérer que les progrès technologiques permettront, à l'avenir, d'obtenir de meilleures performances. On travaille en effet constamment à l'amélioration de la résistance des peintures routières.

En règle générale, les contrôles s'organisent de façon permanente. Les espaces et les lieux prioritaires sont, quant à eux, déterminés en fonction du domaine d'activité concerné.

Fix My Street constitue une avancée importante pour le signalement des incidents et le suivi de leur évolution. Cette application permet au citoyen de signaler en toute transparence une défectuosité, sans devoir vérifier s'il s'agit d'une voirie régionale ou communale. Il existe également Fix My Street pro, qui harmonise l'échange d'incidents entre les administrations et veille à un suivi approprié. Cela permet aux services régionaux et communaux d'intervenir sur leurs voiries respectives.

Les administrations régionales et communales sont en contact. La gestion des incidents est améliorée grâce à ces instruments, et surtout grâce à ce que nous avons réalisé en amont, c'est-à-dire la réorganisation des services de Bruxelles Mobilité et les pourparlers avec les communes, notamment afin d'organiser au mieux les services communaux pour répondre au plus vite aux incidents.

Une réunion sera prochainement organisée avec toutes les parties concernées pour la zone de la gare de Bruxelles-Midi. C'est l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) qui s'en chargera. Dans cette zone, Bruxelles Mobilité est responsable des dégâts occasionnés à l'infrastructure dans l'espace public, mais il est nécessaire de s'attaquer à la problématique de manière plus globale.

L'objectif de la réunion sera également de conclure des accords pratiques, afin de répondre de manière cohérente à la problématique de la gestion des

Heel vaak is er echter druk van bevoegde instanties zoals politie en gemeente die vragen of de weg niet sneller kan worden geopend. Soms is het echt niet aangewezen om er al verkeer op toe te staan, maar wordt er zoveel druk uitgeoefend dat er stomiteiten gebeuren en de mooie, nieuwe asfaltlaag al na enkele maanden opnieuw gaten heeft.

Het is een complexe materie, waarin iedereen zijn verantwoordelijkheid zou moeten opnemen. U hebt echter gelijk dat het in het genoemde voorbeeld om een gewestweg ging, die de gewestelijke verantwoordelijke moet afsluiten tot het asfalt voldoende is uitgehard.

Wat het fietspad op de Havenlaan betreft, zal ik nagaan wat er is gebeurd. Als iemand aansprakelijk is voor de beschadigingen, zullen we daar zeker werk van maken.

abords de la gare à l'avenir. Je sais que M. Picqué, en tant que bourgmestre, a déjà essayé de réunir toutes les parties concernées. Cela se fera donc dans le cadre de l'ADT.

Il n'entre pas dans mes intentions de confier une partie de l'entretien des voiries régionales aux communes en cette fin de législature. C'est également une question d'organisation. Les intervenants ont donné des exemples de mauvais fonctionnement, mais je voudrais souligner que, dans la très grande majorité des cas, les travaux sont bien faits et qu'il n'y a pas de raison de se plaindre.

Il est également important que les voiries communales soient en bon état. Je dis cela en tant que citoyenne et habitante de la Région. Dans cette ville, les habitants se plaignent du fait que les réparations nécessaires n'interviennent pas avant des années. Il est important que chacun fasse des efforts dans ses domaines de responsabilités.

En réponse aux remarques concernant Bruxelles Mobilité, j'admets que, pendant un certain temps, ce département primordial a manqué d'une personne à poigne pour en assurer la gestion globale.

Le nouveau fonctionnaire dirigeant veut que tous les services de Bruxelles Mobilité échangent des informations. Cela semble normal, mais cela n'a pas toujours été le cas.

Il est aussi souhaitable que l'administration de Bruxelles Mobilité se concerte une à deux fois par an avec les communes pour tenir compte de leur avis, même s'il s'agit de voiries régionales. Cela ne veut pas dire que les travaux doivent être faits par les communes.

Concernant la piste cyclable de l'avenue Démosthène Poplimont, j'ai entendu la demande de la commune et j'ai immédiatement répondu qu'il serait vraiment dommage de ne pas s'y attaquer. Pour ne pas retarder les travaux, nous avons trouvé une solution pour aménager une piste cyclable, d'autant que le trottoir est bien assez large pour permettre cet aménagement.

(poursuivant en néerlandais)

La Région a effectivement fixé des critères

De voorzitter. - De heer Picqué heeft het woord.

De heer Charles Picqué (in het Frans). - *Ik ken het beroep van minister goed genoeg om in uw antwoorden enige twijfel over de efficiëntie van uw eigen diensten te ontwaren. Die eerlijkheid siert u!*

Soms duurt het maanden om enkele amsterdammertjes te vervangen. Als een probleem aansleept, voeren de gemeenten zelf kleine werken uit. Ik doel daarbij louter op kleine onderhoudswerken, want ik ben ervan overtuigd dat Mobiel Brussel wel ingrijpt bij gevaarlijke situaties.

U had het over openbare aanbestedingen voor grondig onderhoud, terwijl ik het over kleine onderhoudswerken had. De omgeving van het station Brussel Zuid is een perfect voorbeeld van klein onderhoud dat maanden op zich laat wachten.

We moeten blijven nadenken over wie wat doet. De gemeenten zouden in de toekomst kunnen bijspringen.

techniques pour assurer la durabilité de ses travaux de voirie, et notamment de l'asphaltage. D'autres facteurs, comme la température ambiante au moment des travaux, interviennent cependant aussi pour garantir un asphaltage durable.

Il arrive aussi que les voiries fraîchement asphaltées soient trop rapidement ouvertes à la circulation, sous l'insistance des communes et de la police.

Il s'agit d'une matière complexe, dans laquelle chacun devrait assumer ses responsabilités. Comme vous l'avez souligné, sur une voirie régionale, c'est bien au responsable régional qu'il revient de déterminer si l'asphalte a suffisamment durci.

Concernant la piste cyclable de l'avenue du Port, je vais m'informer afin de déterminer qui est responsable des dégâts.

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

M. Charles Picqué. - Je connais suffisamment le métier de ministre pour percevoir dans vos réponses une assurance très relative et un doute sur l'efficacité de vos propres services. Cette honnêteté vous honore !

Il faut faire un constat objectif et il ne s'agit pas de dire ici que les communes sont d'excellentes gestionnaires de leurs voiries, tandis que la Région ne s'en sort pas bien. Mon propos est tout autre.

Le problème, c'est qu'à défaut de réponse rapide à un problème identifié, les communes réalisent à l'heure actuelle elles-mêmes certains travaux légers. Lorsqu'elles se rendent compte qu'il faut des mois pour remplacer quelques potelets de protection sur un trottoir, il y a de la marge pour une amélioration !

Il ne s'agit pas de parler d'autres choses que de travaux légers et d'entretien, car je ne doute pas que Bruxelles Mobilité intervient lorsqu'un danger grave survient. Je n'ai pas voulu sous-entendre qu'il fallait des mois pour intervenir lors d'un effondrement de voirie !

Par contre, vous avez parlé des marchés publics qui portent sur l'entretien ponctuel linéaire, alors que je parle de petits travaux d'entretien. À cet égard, la

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

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

**betreffende "de aanleg van de metro Noord-
Zuid".**

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*).- *Om de stijgende vraag naar openbaar vervoer tussen het centrum en het noorden van het Brussels Gewest aan te kunnen, moet de metro worden uitgebreid naar Schaarbeek en Evere.*

In een haalbaarheidsstudie die een aantal maanden geleden werd uitgevoerd, werden drie tracés bestudeerd. Het eerste loopt door de dichtbevolkte wijken van Schaarbeek, het tweede via het treinstation van Schaarbeek en het derde via de Louis Bertrandlaan. Volgens de auteurs van de studie zou het eerste tracé het beste zijn. De Brusselse regering stemde in met die keuze.

Na een nieuwe studiefase besloot de regering in september 2013 om het eerste tracé uit te diepen en twee varianten te bestuderen. De eerste variant loopt onder het Liedtsplein en het Collignonplein naar Bordet via de Waelhemstraat, de Helmetsesteenweg en het Vredeplein. De tweede variant volgt eveneens het Liedtsplein, het Collignonplein en de Waelhemstraat, maar loopt dan via de François Rigasquare en de Lindestraat naar het Vredeplein en Bordet.

situation de la gare de Bruxelles-Midi est regrettable. C'est un exemple parfait de tous ces petits entretiens qui mettent des mois à être effectués.

Nous devons donc poursuivre la réflexion sur le rôle opérationnel de chacun, car les communes pourraient se présenter en tant qu'auxiliaires de la Région. Ce changement dans les modes opérationnels n'est pas pour tout de suite, mais il faudra poursuivre cette réflexion.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE
BOCK**

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

concernant "la création du métro nord-sud".

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

M. Emmanuel De Bock.- L'extension du métro en direction de Schaerbeek et Evere, le métro nord, a été jugée indispensable pour répondre à la demande croissante de transports publics entre le centre de Bruxelles et le nord de la Région. La desserte actuelle en tram et en bus est en effet arrivée à saturation.

L'étude de faisabilité socio-économique réalisée il y a de nombreux mois avait analysé trois tracés : Schaerbeek dense, gare de Schaerbeek et Louis Bertrand. L'étude avait privilégié le tracé Schaerbeek dense, sous les quartiers densément habités d'Helmet. Le gouvernement bruxellois a apparemment retenu cette option en février dernier. C'est ce qu'ont indiqué il y a quinze jours la ministre des Travaux publics et des Transports, Brigitte Grouwels, et le secrétaire d'État à la Mobilité, Bruno De Lille.

Après une nouvelle phase d'étude, le gouvernement bruxellois a décidé, en septembre dernier, d'approfondir l'examen du tracé Schaerbeek dense en se penchant sur trois variantes, à présent réduites à deux. L'une passe sous les places Liedts et

De Brusselse regering baseerde zich op twee criteria. Ten eerste moeten zoveel mogelijk belangrijke haltes worden bediend waar meerdere wegen elkaar kruisen. Ten tweede moet er een volwaardig alternatief komen voor de drukke tramlijn 55, die op termijn zou verdwijnen. Het definitieve traject moet tegen het voorjaar worden gekozen. Vanaf 2022 zou de metrolijn in gebruik moeten worden genomen. Ik hoop dat dat realistische termijnen zijn.

Hoeveel zal de uitbreiding van de metro in noordelijke richting kosten? Hoe zal de regering die financieren? Kunt u de kosten voor de studies, de bouw en onderaanneming in detail toelichten?

Er moeten zware werken worden uitgevoerd, zoals het boren van tunnels. Hoeveel banen kunnen er op die manier voor Brusselaars worden gecreëerd? Hebt u daarover overleg gepleegd met de beleidsmakers voor werkgelegenheid en opleiding?

Hoe lang zal het duren om de metro uit te breiden? Hoeveel stations komen er? Welke haltes krijgt de metro? Wordt de nieuwe metrolijn geleidelijk aan in gebruik genomen, of zullen er pas metro's rijden wanneer het tracé volledig klaar is?

Hoeveel zal de exploitatie van de metrolijn kosten? Een metrostation kost meer dan een bus- of tramhalte. Welke besparingen zal de MIVB na de invoering van de metrolijn kunnen realiseren? Een aantal tram- en buslijnen kan dan immers worden geschrapt.

Hoe zit het met de plannen voor de uitbreiding van de metro in zuidelijke richting? Ik hoop dat die er komt. In feite gaat het om één en dezelfde lijn. Een uitbreiding naar het noorden is enkel zinvol als er ook een uitbreiding naar het zuiden komt. Als tramlijn 55 verdwijnt, welk alternatief komt er dan voor reizigers die naar Ukkel moeten?

Colignon, la rue de Waelhem, Helmet, la place de la Paix et Bordet. L'autre passe toujours sous les places Liedts et Colignon, ainsi que la rue de Waelhem, mais transite ensuite par le square Riga et la rue du Tilleul, avant de rejoindre la place de la Paix et Bordet.

Cette décision a été prise par le gouvernement bruxellois sur la base de deux critères : la desserte d'un nombre maximal de points essentiels où se croisent des routes (Liedts, Colignon, Verboeckhoven et Helmet) et la constitution d'une alternative crédible à la très fréquentée ligne de tram 55, appelée à terme à disparaître. Le tracé définitif devrait être connu au printemps prochain. Les premières rames de métro devraient y circuler à partir de 2022. J'espère que ce sont des délais d'ordre, et non pas d'espoir ou de désespoir, comme pour le RER à Bruxelles.

Quel est le coût global estimé de la création du métro nord ? Comment le gouvernement compte-t-il financer l'extension du métro et la construction des nouvelles stations ? À combien s'élèvent les différents postes de dépenses estimés (études, construction, sous-traitance) ?

Ce sont des travaux d'infrastructure lourds, notamment des tunnels. Combien d'emplois bruxellois pourraient-ils être créés grâce à ces investissements ? Avez-vous pris langue avec vos collègues de l'Emploi et de la Formation à ce sujet ? Il est important que ces projets d'avenir puissent également profiter d'une manière ou d'une autre aux entreprises bruxelloises et à la main-d'œuvre qui est aujourd'hui en demande.

Combien de temps prendra la création de cette extension ? Combien de stations sont-elles prévues ? Quels sont les points de desserte retenus ? Prévoyez-vous une mise en service station par station, afin de permettre aux Bruxellois de jouir progressivement de l'extension du réseau ? Est-il possible de phaser la construction des stations ou tout sera-t-il fait en même temps ?

Quel sera le coût d'exploitation de l'extension de la ligne ? Il est important de le savoir, car une station de métro coûte plus cher qu'une station de bus ou de tram. Quelles sont les économies que la STIB réalisera une fois le métro installé, étant donné l'abandon de certaines lignes, dont la ligne 55 ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Er zijn interessante vragen gesteld over de kostprijs. Ikzelf blijf 's nachts liever weg uit de metro. Het is er niet veilig voor vrouwen, en daar verandert een camera niet veel aan.*

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).*- *U beweert eigenlijk dat de regering er de afgelopen tien jaar niet in geslaagd is van veiligheid een prioriteit te maken.*

De voorzitter.- Het debat gaat over de uitbreiding van de metro.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Wanneer de overheid enorme bedragen investeert in openbare werken, vraag ik me altijd af wat de plaatselijke economie er uiteindelijk aan overhoudt. De exploitatie van een metro levert uiteraard duurzame en plaatselijke banen op, maar voor kunstwerken bijvoorbeeld ligt dat anders. Daarvoor wordt doorgaans een beroep gedaan op privébedrijven, die niet altijd in Brussel gevestigd zijn.*

Welke maatregelen werden er genomen om ervoor te zorgen dat een deel van de aanzienlijke investeringen terugvloeit naar de Brusselse economie? Het zou jammer zijn mochten er geen lokale banen uit voortvloeien.

Openbare investeringen moeten de economie aanzwengelen.

Quels sont les projets d'extension du métro vers le sud ? Je suis un grand défenseur de cette extension. Cette question est d'autant plus importante qu'il s'agit de la même ligne. On l'étend vers le nord, mais elle n'aura de sens que si elle est également réalisée vers le sud. Dès lors que la ligne 55 est amenée à disparaître, quelle alternative prévoyez-vous pour celle-ci à partir d'Uccle, afin d'éviter les nombreuses ruptures de charges que connaît cette commune ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Notre collègue a posé une série de questions intéressantes concernant les coûts. Pour ma part, je ne suis guère pressée de me retrouver vers minuit en sous-sol du côté de la place Verboeckhoven. Le sous-sol n'est jamais sécurisant pour les femmes et la compagnie d'une caméra n'y change pas grand-chose.

M. Emmanuel De Bock.- Vous êtes donc en train de dire que le gouvernement n'a pas été capable de faire de la sécurité un enjeu réel ces dix dernières années.

M. le président.- Je rappelle que le débat porte sur l'extension du métro.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- J'ai un vieux fond de keynésianisme et lorsque les pouvoirs publics décident d'investir des sommes colossales dans des ouvrages publics, je m'inquiète du retour sur l'économie locale. On sait bien que l'exploitation offre l'assurance d'emplois durables et non délocalisables. Pour les ouvrages d'art, par contre, c'est plus compliqué : les opérateurs sont par définition des entreprises privées et, qui plus est, elles ne sont pas spécialement bruxelloises.

Au-delà du coût total des investissements, quelles sont les mesures et dispositions qui permettront qu'une partie de ces colossaux investissements exerce à tout le moins un retour positif sur l'économie bruxelloise ? Il serait regrettable, quelle que soit votre réponse au sujet des coûts, qu'au-delà du milliard d'euros, il n'y ait pas ou peu de création d'emplois et que les retombées sur l'économie

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De Open Vld heeft altijd gewezen op het cruciale belang van de noord-zuidas. Voor ons is de metro erg belangrijk. Wij zijn ervan overtuigd dat dit het enige openbare vervoermiddel is dat in dit gewest kan concurreren met de wagen. De metro is een ruggengraat doorheen het gewest, die natuurlijk moet worden aangevuld met vertakkingen die gevormd worden door tram en bus.

De noordelijke verbinding naar Schaarbeek en Evere is enorm belangrijk. Tram 55 zit immers overvol, zoals al jaren meermaals ter sprake gekomen is in het parlement. Het geplande tracé loopt door de dichtbevolkte wijken van Schaarbeek. Het houdt rekening met de bevolkingsdichtheid, maar ook met een aantal belangrijke locaties op cultureel en economisch vlak, wat ook logisch is.

Het tracé ligt nog niet vast, maar het studiebureau heeft al een aantal voorstellen gedaan. Is er al bepaald hoeveel stations er zullen komen? Hoe meer stations, hoe duurder de aanleg wordt. Wanneer zal het exacte tracé bepaald worden? Zullen er nog andere parameters meespelen dan degene die ik net heb opgesomd?

Ik heb begrepen dat alle stations in één keer in gebruik zullen worden genomen en niet in fasen.

Aangezien tram 55 overvol zit, veronderstel ik dat de mensen uitkijken naar andere oplossingen. Blijkt dat uit de cijfers?

Ondertussen blijft het erg stil over de zuidelijke verbinding. Het is natuurlijk goed dat er aan de noordelijke verbinding gewerkt wordt, maar ik heb de indruk dat het studiegedeelte voor de andere kant wat ondergesneeuwd geraakt. Kunt u daar wat meer over vertellen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

locale se limitent aux sandwiches achetés par des ouvriers mal payés venus d'autres pays.

Selon moi, les investissements publics doivent être des moteurs de l'économie.

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

Mme Carla Dejonghe (*en néerlandais*).- *L'Open Vld a toujours souligné l'importance cruciale de l'axe nord-sud. Pour nous, le métro est primordial. Nous sommes convaincus qu'il s'agit du seul moyen de transport capable de concurrencer la voiture dans cette Région. Cette épine dorsale doit bien sûr être complétée par des ramifications, formées par les trams et les bus.*

La liaison au nord, vers Schaarbeek et Evere, est particulièrement importante. La ligne de tram 55 est en effet saturée. Le tracé prévu passe par les quartiers densément peuplés de Schaarbeek et tient également compte de lieux importants sur le plan culturel et économique.

Le tracé n'est pas encore fixé, mais le bureau d'études a déjà fait des propositions. Le nombre de stations est-il déjà déterminé ? Plus il y en aura, plus l'aménagement de la ligne coûtera cher. Quand le tracé précis sera-t-il déterminé ? D'autres paramètres que ceux que j'ai énumérés entreront-ils en ligne de compte ?

Toutes les stations seront-elles mises en service simultanément ?

Le tram 55 étant bondé, je présume que les gens cherchent d'autres solutions ? Les chiffres le confirment-ils ?

C'est le silence radio concernant la liaison sud. Où en est ce projet ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans)*.- *Het metroproject dat op tafel ligt, loopt van de halte Albert in Vorst tot de halte Bordet in Evere.*

De totale kostprijs van de metrolijn Noord zal afhangen van het aantal stations en van de uitvoeringstechniek van de tunnel. Beide punten worden nog bestudeerd.

(verder in het Nederlands)

Het aantal stations moet nog worden bepaald, het kunnen er zes of zeven zijn. Dat maakt inderdaad een verschil in prijs.

(verder in het Frans)

De eerste ramingen liggen rond de 800 miljoen euro.

De premetro verbouwen tot een metrotunnel zou ongeveer 365 miljoen euro kosten.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans)*.- *Dat bedrag geldt enkel voor de metro Noord?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans)*.- *Het gaat om de lijn tussen Albert en Bordet, via het Zuidstation.*

Daarbij moet nog de kost voor het rollend materieel worden gerekend. Er wordt geschat dat voor de exploitatie van deze lijn twintig metrostellen nodig zijn, die elk ongeveer 10 miljoen euro kosten.

De studies worden gefinancierd door Beliris. Over de financiering van het project zelf zijn de besprekingen nog aan de gang. Dat kan al dan niet via Beliris gebeuren.

De bouwkundige werken worden grosso modo op 550 miljoen euro geraamd, de uitrusting op 250 miljoen euro. Dit alles kan niettemin sterk variëren, vooral naargelang van de uitvoeringstechniek.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le métro dont le projet est actuellement en discussion circulerait de l'arrêt Albert, à Forest, jusqu'à la station Bordet, à Evere. Le métro nord sera le prolongement du métro en lieu et place du prémétro, en direction de Schaerbeek et Evere.

Le coût global du métro nord est en cours d'estimation. Il dépend du nombre de stations et de la technique d'exécution du tunnel. Ces deux points sont encore à l'étude.

(poursuivant en néerlandais)

Le nombre de stations doit encore être déterminé. Il y en aura six ou sept, ce qui induit effectivement une différence de prix.

(poursuivant en français)

Néanmoins, les premières estimations avoisinent les 800 millions d'euros.

Le coût total pour la conversion de l'axe nord-sud du prémétro en un tunnel de métro s'élève à 365.000.000 euros, selon les prévisions établies dans le contrat de gestion de la STIB.

Le coût total est la somme de ces deux projets.

M. Emmanuel De Bock.- Cela concerne le métro nord uniquement ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il s'agit de la ligne entre Albert et le terminus à Evere, en passant par la gare de Bruxelles-Midi.

À cela s'ajoute le matériel roulant. On estime que près de 20 rames de métro seront nécessaires pour l'exploitation de cette ligne, et il faut compter environ 10 millions d'euros par rame.

Les études sont financées par Beliris et les discussions sont en cours sur le financement du projet, qui pourra se faire via Beliris ou via une autre voie.

Le génie civil est estimé sommairement à environ 550 millions d'euros, et le coût de l'équipement à 250 millions d'euros. De grandes variations sont possibles, principalement en fonction de la technique d'exécution.

In antwoord op de vraag van mevrouw Delforge welke impact dit project op de Brusselse economie zal hebben, wijs ik erop dat de MIVB nu al de grootste Brusselse werkgever is.

Er werd nog geen raming gemaakt van het aantal banen dat het project zal creëren.

De metrostellen zullen niet in Brussel worden geproduceerd, maar de nieuwe metrolijn biedt andere economische voordelen, zoals snellere verplaatsingen, de ontsluiting van bepaalde wijken of nog een heropleving van de economische activiteit in zones die voordien slecht werden bediend. De metrolijn zal dus de stadsdynamiek veranderen.

De indienststelling van de lijn tussen Albert en Bordet is gepland voor 2022-2023. De uitbreiding zal vertrekken aan het Noordstation en tot Bordet of Haren gaan, afhankelijk van de resultaten van de studie.

De regering heeft twee varianten goedgekeurd: variëte A langs Liedts, Collignon, Waelhem, Helmet, Vrede en Bordet en variëte B langs Liedts, Collignon, Waelhem, Riga, Linde en Vrede. Het adviesbureau onderzoekt ook een eventuele uitbreiding naar Haren.

Het zal niet mogelijk zijn om de lijn station per station in dienst te nemen. Omwille van de beschikbare ruimte moet de tunnelboormachine vertrekken uit Bordet en tot het Noordstation gaan, waar dan de verbinding wordt gemaakt met het premetronet.

De exploitatiekosten worden op 13 miljoen euro per jaar geraamd. De lijn zal waarschijnlijk in automatische modus worden uitgebraat. De studie over de herschikking van het bovengronds netwerk (aanschaffing van tram 55, herstructurering van het busnet,...) is nog aan de gang.

Uit het eerste deel van de studie is gebleken dat het nuttig zou zijn om het zuiden van Brussel te bedienen, richting Ukkel. Dit wordt momenteel echter nog niet verder uitgediept.

Tram 55 wordt momenteel al beperkt tot de halte Da Vinci aan Rogier. De noordelijke metrolijn zal voor een betere bediening van Schaarbeek en Evere zorgen vanuit Albert. Die reizigers zullen immers

Mme Delforge mentionnait les retombées de ce projet sur l'économie bruxelloise. Je rappelle à cet égard que la STIB est le plus grand employeur bruxellois actuel.

Aucune estimation du nombre d'emplois, bruxellois ou non, n'a été réalisée jusqu'à présent. La réalisation de cette ligne ne va cependant pas supprimer de l'emploi à Bruxelles, au contraire.

S'agit-il d'un gain pour l'économie bruxelloise ? Aucune entreprise bruxelloise ne fabrique des rames de métro. Elles seront donc fabriquées ailleurs, mais ce nouveau métro présente d'autres avantages économiques : arriver de façon aisée sur son lieu de travail, désenclaver des quartiers, réactiver l'économie de zones jusqu'ici mal desservies, etc. Cela va également changer la vie de la ville, notamment en surface.

La mise en service de la ligne entre Albert et Bordet est prévue à l'horizon 2022-2023. L'extension partira de la gare de Bruxelles-Nord pour rejoindre Bordet, voire Haren, selon les résultats de l'étude. Les deux variantes suivantes ont été retenues par le gouvernement :

- la variëte A, passant par Liedts, Colignon, Waelhem, Helmet, Paix et Bordet ;
- la variëte B, passant par Liedts, Colignon, Waelhem, Riga, Tilleul, Paix et Bordet.

Ces deux variantes sont à l'étude et nous n'avons pas encore tranché. Une extension éventuelle vers Haren est également envisagée par le bureau d'études.

Il ne sera pas possible de réaliser une mise en service station par station. En effet, pour des raisons d'espace disponible, le tunnelier viendrait de Bordet (ou Haren) et se dirigerait vers la gare de Bruxelles-Nord, où il se connecterait au réseau de prémétro actuel.

Les coûts d'exploitation de la ligne sont estimés à 13 millions d'euros annuels. Pour rappel, cette ligne sera probablement exploitée en mode automatique. Au sein de la STIB, une étude est encore en cours sur le réaménagement des transports publics en surface qui serait occasionné par la mise en service de ce métro. Ce réaménagement dépendra effectivement de la suppression du tram 55, mais

niet meer moeten overstappen.

Tram 4 vanuit Stalle zal een eindhalte krijgen aan Albert, waar de reizigers dan op de metro kunnen overstappen. Tram 7 zal worden verlengd tot de halte Albert, waardoor de overstap aan Churchill wegvalt.

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).*- *Ik had graag een kosten-batenanalyse gekregen.*

Voorts wil ik graag meer informatie over de twintig nieuwe metrostellen die 10 miljoen euro per stuk kosten. Hoeveel trams moeten er uit de circulatie worden gehaald?

De vermindering van het aantal chauffeurs door de invoering van automatische tramstellen zal misschien gecompenseerd worden door een groter aantal controleurs in de stations, zodat er geen banen verloren gaan. Hierover moeten studies worden uitgevoerd.

De komende tien jaar wordt er meer dan 800 miljoen euro geïnvesteerd in de metro. Dat geld moet op de een of andere manier lokale banen opleveren. Er zal een grote behoefte ontstaan aan geschoolde arbeidskrachten. Die moeten we nu beginnen op te leiden, zodat ze over twee of drie jaar klaar zijn.

De cijfers, waaronder de exploitatiekosten van de metro lijn, zijn interessant, maar ik had ook graag de huidige exploitatiekosten gekend, al kunnen die

aussi d'une éventuelle restructuration du réseau des bus dans le secteur.

L'étude a montré, dans sa première partie, qu'il serait opportun de desservir le sud de Bruxelles vers Uccle. Cet aspect ne fait toutefois pas encore l'objet d'une étude approfondie.

Le trajet du tram 55 est actuellement déjà limité à Rogier, au départ de l'arrêt Da Vinci. Le métro nord constitue donc une avancée pour la desserte de Schaerbeek et d'Evere au départ d'Albert, car il n'y aura plus de rupture de charge pour ces usagers. La future ligne de métro connectera Albert à Bordet ou à Haren.

La ligne de tram 4, partant de l'arrêt Stalle, bénéficiera d'un terminus à la hauteur de l'arrêt Albert. Une rupture de charge sera nécessaire, mais permettra de passer d'un tram à une ligne de métro performante. La ligne de tram 7 pourra également être prolongée jusqu'à l'arrêt Albert, ce qui supprimera la rupture de charge à la hauteur de l'arrêt Churchill.

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

M. Emmanuel De Bock.- Vos réponses nous permettent de prendre connaissance de certains éléments, au-delà des effets d'annonce et des études. Le coût global de l'opération est donc de 800 millions d'euros.

Je m'attendais tout de même à trouver chez vous un service calculant le coût-bénéfice. On avait vu cela il y a quelques années, lorsqu'on avait présenté un comparatif entre les modes de transport. Mme Delforge ne sera pas d'accord avec moi, mais je ne désespère pas de la faire changer d'avis un jour.

J'aurais donc aimé avoir plus d'informations sur ces 20 nouvelles rames de métro à 10 millions d'euros chacune, pour un coût global de 200 millions d'euros. D'un autre côté, il va falloir retirer un certain nombre de trams. Combien ?

La réduction du nombre de conducteurs en raison de l'introduction de rames automatiques sera par ailleurs peut-être compensée par un plus grand nombre de contrôleurs dans les stations ; il ne devrait pas y avoir de pertes d'emploi. Il serait bon d'avoir une vision globale du projet à ce sujet et de

niet worden vergeleken.

Ik hoop dat u nauw zult samenwerken met uw collega's van werk en economie.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB evalueert de nood aan arbeidskrachten op die bouwplaatsen. Alle contracten bevatten sociale clausules. De werkloze Brusselaars krijgen voorrang.*

réaliser des études sur l'emploi.

M. Pinxteren, par exemple, se bat avec notre groupe en commission en faveur de politiques transversales. Sur les dix prochaines années, plus de 800 millions d'euros seront injectés dans nos souterrains. Cet argent devrait pouvoir, d'une manière ou d'une autre, profiter à des emplois de proximité. Il y aura là des besoins énormes en main-d'œuvre qualifiée. Nous devons commencer à la former dès maintenant, pour qu'elle soit prête dans deux ou trois ans.

Les chiffres sont intéressants, comme le coût d'exploitation de la ligne, chiffré à 13 millions d'euros. Il eût cependant été intéressant de connaître son coût d'exploitation actuel, même si l'on ne peut pas comparer les deux choses, car gagner du temps de parcours est essentiel. Le métro est fondamental dans une ville qui veut se développer. Il est structurant.

On fait souvent le reproche à Uccle d'avoir refusé le métro il y a 40 ans, mais cette commune est composée de 30% de forêts. Si on les enlève, on obtient une densité comparable à celles de Woluwe-Saint-Lambert ou d'Auderghem, qui bénéficient du métro. Par ailleurs, aux débuts du métro, en 1975 ou 1976, la densité de ces communes était même inférieure à celle de communes qui, aujourd'hui, ne disposent pas du métro !

Schaerbeek est un bel exemple : il existe un tracé et une logique qui consiste à aller dans les quartiers les plus denses et à restructurer le réseau par rapport à cette nouvelle ligne transversale. Il ne faut pas rater cette occasion.

J'espère que vous travaillerez main dans la main avec vos collègues de l'Emploi et de l'Économie, car nous aurions tout à perdre à faire autrement. Je vous félicite donc et vous incite à continuer dans cette voie.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB évalue déjà ses futurs besoins en main-d'œuvre dans le cadre de ces chantiers. Tous les contrats comportent des clauses sociales. Pour ces travaux, la priorité sera donnée aux Bruxellois sans emploi.

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*).- *Het wordt tijd dat we grondige studies opstarten over de zuidelijke metrolijn. Wanneer ik hoor dat de noordelijke metrolijn tegen 2022-2023 gerealiseerd wordt, dan vrees ik dat de zuidelijke er pas komt in 2050!*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

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

**betreffende "de geringe bediening in
openbaar vervoer van het zuiden van Brussel
's avonds".**

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

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*).- *Bus 11 van het nachtnet Noctis rijdt van het centrum van Brussel via Sint-Gillis tot het station Ukkel Kalevoet. Een aanzienlijk deel van de Ukkelse bevolking wordt dus niet door die buslijn bediend.*

Met de verlenging van buslijn 11 tot de wijk van de Horzelstraat zou het mogelijk worden om een aantal steeds dichter bevolkte buurten te bedienen.

Als de lijn wordt verlengd tot de Dapperensquare in Linkebeek, wordt het hele zuiden van Ukkel bediend. Het is verbazingwekkend dat lijn 11 de enige Noctislijn is die niet tot de gewestgrens loopt.

Zoals u weet, moet wie het openbaar vervoer neemt naar Ukkel, vaak overstappen. Bovendien is er geen metrostation in Ukkel. De gemeente wordt slecht bediend. Pas wanneer het aanbod van openbaar vervoer voldoende is, kunnen we mensen overtuigen om hun auto niet langer te gebruiken.

Wie 's avonds het openbaar vervoer neemt om van de Dapperensquare naar het centrum van Brussel te reizen, doet er dubbel zo lang over als met de auto en stoot meer CO₂-uit.

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

M. Emmanuel De Bock.- Il serait temps de lancer des études approfondies sur le tronçon sud, qui, si j'ai bien compris, ne fait pas encore l'objet d'un tel travail. Quand j'entends parler de 2022-2023 pour la mise en œuvre du tronçon nord, j'ai bien peur que le tronçon sud ne soit réalisé qu'en 2050 !

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. EMMANUEL DE
BOCK**

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

**concernant "la faible desserte du sud de la
Région en particulier le soir".**

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

M. Emmanuel De Bock.- Le bus numéro 11 du réseau Noctis dessert actuellement la commune d'Uccle depuis le centre-ville, en passant par Saint-Gilles, jusqu'à la gare d'Uccle Calevoet. Cette ligne s'arrête précocement à la gare d'Uccle Calevoet, alors qu'une partie non négligeable de la population n'est pas desservie. Rien que sur la plaine du Bourdon, 200 nouvelles familles sont venues s'installer ces derniers mois.

La prolongation de la ligne Noctis au niveau du nœud urbain de la plaine du Bourdon permettrait de desservir des quartiers de plus en plus densément peuplés, en particulier la chaussée de Drogenbos et le bas de la chaussée d'Alseberg. En effet, la chaussée d'Alseberg est coupée par la ligne de train à la hauteur de la gare d'Uccle Calevoet, et continue par après vers Beersel.

De même, une prolongation jusqu'au square des Braves permettrait de relier le sud de la Région, toute la rue du Bourdon et la cité de logements sociaux du Homborch. Il est assez étonnant de voir que la ligne 11 est la seule ligne de nuit à s'arrêter prématurément et à ne pas desservir les limites de la Région. Le site de la STIB, assez bien fait, permet de voir tout le réseau, dont cette ligne 11.

Welke maatregelen hebt u de afgelopen jaren genomen om overstappen in het zuiden van het gewest te beperken? Wat hebt u gedaan om de bediening van de meest afgelegen wijken door het openbaar vervoer te verbeteren? Hebt u de frequentie van de lijnen opgevoerd? Waarom rijdt lijn 11 niet verder dan Ukkel Kalevoet?

Werd de verlenging van buslijn 11 overwogen? Dat kan niet veel kosten, want het gaat maar om anderhalve kilometer.

Vorige week heeft de Ukkelse gemeenteraad een motie inzake de verlenging van de lijn unaniem aangenomen.

Hoe zit het met de overstapmogelijkheden op de trein in Ukkel?

Het treinverkeer zou weldra ingrijpend worden gereorganiseerd en er worden een aantal tramlijnen afgeschaft. We moeten ons zo proactief mogelijk opstellen en het aanbod van de MIVB zo goed mogelijk afstemmen op dat van de spoorwegen. Treinstations die dicht bij de gewestgrens liggen, zijn vaak de belangrijkste. Helaas is er nog geen uniek tariefstelsel.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'Uccle subit des ruptures de charges importantes et n'a pas la chance de disposer d'un métro. Sa population est confrontée à une faible desserte, en particulier les habitants les plus précarisés, qui n'ont pas les moyens de s'offrir une alternative. Ce n'est d'ailleurs qu'en organisant une offre suffisante de transports publics que l'on pourra faire abandonner la voiture à ses usagers.

Le site internet de la STIB permet une comparaison et indique que, si l'on prend les transports publics le soir depuis le square des Braves à Uccle, l'on met deux fois plus de temps qu'en voiture pour rejoindre le centre-ville, tout en émettant plus de CO₂ qu'en voiture !

Quels efforts avez-vous réalisés ces dernières années pour diminuer les ruptures de charges dans le sud de la Région? Qu'avez-vous fait pour augmenter l'offre de transports publics dans les quartiers les plus isolés, en particulier la cité du Homborch, qui n'est pas du tout desservie en soirée? Avez-vous augmenté la cadence des lignes? Pourquoi la ligne 11 de Noctis s'arrête-t-elle prématurément à la gare d'Uccle Kalevoet?

La prolongation de deux arrêts jusqu'à Linkebeek a-t-elle été envisagée pour faire correspondre l'offre de la STIB à la demande? Cela ne devrait pas représenter un surcoût important, puisque cette ligne existe déjà. Elle devrait simplement être prolongée d'un kilomètre et demi pour terminer sa boucle, avant de repartir vers le centre-ville.

Une motion communale demandant l'extension de cette ligne a été votée il y a une semaine à Uccle, à l'unanimité de tous les groupes politiques. Il serait utile que vous puissiez vous appuyer sur celle-ci.

Enfin, quel est l'état d'avancement de l'intermodalité et de l'interconnexion avec le réseau de chemin de fer ucclois?

À l'aune des récentes informations concernant la réorganisation du réseau ferroviaire et la suppression de certains trains, il importe d'être le plus proactif possible et de bien connecter notre offre de la STIB avec le réseau de chemin de fer. À cet égard, les gares situées à la frontière de la Région sont parfois plus intéressantes que les gares intérieures. Malheureusement, nous n'avons toujours pas instauré le billet unique.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Ondanks de uiterst moeilijke budgettaire omstandigheden van de voorbije jaren heeft het gewest inspanningen gedaan om het net in Ukkel aantrekkelijker te maken en de overstap tussen de lijnen te vereenvoudigen.

Het klopt dat het merendeel van de verbeteringen overdag merkbaar zijn, maar ook 's avonds zijn er wijzigingen doorgevoerd. Zo heeft de MIVB de dienstregeling verbeterd om de overstap tussen de lijnen van de noord-zuidas en de bovengrondse lijnen vlotter te laten verlopen.

Van sommige lijnen is of wordt de frequentie opgevoerd, ook 's avonds. Dat geldt voor bus 48, die wijken zonder treinverbinding aandoet en de hele avond vier- in plaats van driemaal zal rijden. In het richtplan bus zal nog meer aandacht worden besteed aan een betere bediening van de wijken in de tweede kroon.

Het is onmogelijk iedereen in een uitgestrekte gemeente als Ukkel een optimale verbinding aan te bieden, maar niettemin zijn er lijnen die naar het stadscentrum rijden, zoals tram 3 en 4 of bus 38 en 48.

Het Noctisnet vertegenwoordigt een jaarbudget van meer dan 1,5 miljoen euro. Nog niet zo lang geleden werd geopperd om het volledig af te voeren. Uiteindelijk hebben we besloten om een kleiner net te behouden, omdat het gewest tegelijkertijd in Collecto, de collectieve taxi's, investeert.

Bij de optimalisatie van het Noctisnet moesten we een evenwicht vinden tussen de dienstverlening en het budget. Rekening houdend met de duur van een reis van en naar de Beurs, zou de verlenging van lijn 11 voorbij Ukkel Kalevoet een extra bus vergen, wat de kosten weer zou opdrijven.

We hoeven geen ideeën op voorhand af te schrijven, maar dichtbevolkte wijken uit deze zone genieten nog altijd niet dezelfde bediening als andere wijken.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En dépit des circonstances très contraires de ces dernières années, en particulier les difficultés budgétaires et la dégradation des conditions de circulation en surface, la Région a soutenu différentes modifications de l'offre à Uccle, pour rendre le réseau plus attrayant et faciliter les correspondances entre les lignes.

S'il est vrai que la majorité des améliorations concerne la journée, tant en semaine que le week-end, de telle sorte qu'elles profitent au plus grand nombre d'utilisateurs, certaines modifications de soirée ont été réalisées. Ainsi, la STIB s'est particulièrement attachée à optimiser les horaires pour faciliter les correspondances entre les lignes de l'axe nord-sud et les autres lignes de surface, en particulier la ligne 7 à l'arrêt Churchill et la ligne de bus 43 à l'arrêt Héros.

Certaines lignes ont connu ou connaîtront prochainement des améliorations de fréquences, y compris en soirée. C'est le cas de la ligne de bus 48, qui relie des quartiers sans liaison ferrée, et qui disposera de quatre passages par heure durant toute la soirée, contre trois actuellement. Dans le cadre du futur Plan directeur bus, la réflexion sur une desserte plus fine des quartiers, notamment à Uccle ou ailleurs en seconde couronne, sera poursuivie.

S'il est effectivement impossible que chacun des quartiers d'une commune aussi étendue qu'Uccle bénéficie d'une liaison optimale, il n'est toutefois pas inutile de rappeler que des lignes importantes du réseau qui se rendent dans le cœur de la ville, comme celles des trams 3 et 4 ou des bus 38 et 48, desservent la commune.

Le réseau Noctis représente un budget d'exploitation annuel de plus de 1,5 million d'euros. Il n'y a pas si longtemps, devant les difficultés budgétaires de la Région, sa suppression totale avait été envisagée. Nous avons finalement décidé de conserver un réseau de taille plus modeste qu'avant, sachant que la Région investit simultanément dans le système Collecto de taxis collectifs pour offrir des moyens de transport nocturnes à un prix attrayant pour l'utilisateur.

De ticketintegratie met de NMBS wordt momenteel gerealiseerd. De besprekingen over de tariefintegratie lopen ook.

De verbindingen tussen de verschillende netten hangen grotendeels af van het vervoersplan van de NMBS, met onder meer nieuwe verbindingen op lijn 26 tussen Ukkel en Halle en de Europese wijk of het Jubelpark.

De MIVB doet er alles aan om overstappen waar mogelijk te verbeteren. Zo worden aan het station Sint-Job de haltes van tram 92 verplaatst om de overstap van trein op tram te vergemakkelijken.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Volgens mij is er al een tramhalte ter hoogte van het station Sint-Job. Voorts noteer ik dat de frequentie van lijn 48 wordt opgetrokken van drie tot vier bussen.*

Het traject van Noctislijn 11 tussen Anneessens en Ukkel-Kalevoet maakt heel wat omwegen in de eerste kroon via Sint-Gillis en Elsene. Om de anderhalve kilometer te winnen die alle Ukkelaars een Noctishalte in de buurt zou garanderen, moet de reeds goed bediende eerste kroon minder en de nieuwe wijken met 1.500 sociale woningen meer

Les tracés du réseau Noctis ont été optimisés en fonction de l'équilibre à trouver entre la desserte du territoire et la maîtrise du budget. Compte tenu du temps nécessaire pour le parcours aller-retour depuis la Bourse, un prolongement de la ligne 11 au-delà d'Uccle Calevoet nécessiterait d'office l'adjonction d'un bus supplémentaire sur ce circuit, ce qui entraînerait de nouveaux coûts.

Si aucune idée ne doit être écartée a priori, malgré les quelques développements de l'habitat dans le quartier du Bourdon, force est de constater que les densités résidentielles de cette zone de la Région restent encore très largement inférieures à celles d'autres quartiers, également dépourvus d'une offre de nuit.

L'intégration billettique avec la SNCB est en cours de réalisation. Les discussions pourraient peut-être avancer plus vite, mais nous y travaillons. Les discussions sur l'intégration tarifaire sont également en cours.

Pour ce qui est de l'interconnectivité des réseaux, beaucoup dépendra de l'évolution du plan de transport de la SNCB, avec notamment la création de nouvelles liaisons sur la ligne 26, qui relie Uccle à Halle et au quartier européen ou au Cinquanteaire.

La STIB veille évidemment à améliorer localement l'intermodalité chaque fois que c'est possible. Ainsi, à la faveur de la reconstruction du pont passant au-dessus de l'arrêt Saint-Job, il est prévu de relocaliser les arrêts du tram 92, afin de faciliter le passage du train au tram, et vice versa. Ces éléments ouvrent des perspectives d'amélioration.

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

M. Emmanuel De Bock.- Sauf erreur de ma part, un arrêt de tram existe déjà à la hauteur de la gare de Saint-Job. Je note également que pour la ligne 48, la fréquence horaire passe de trois à quatre bus.

Le tracé de la ligne de bus Noctis 11, qui relie Anneessens à Uccle Calevoet, fait beaucoup de détours dans la première couronne, en passant par Saint-Gilles et Ixelles, pour filer ensuite vers Uccle. Pour gagner ce kilomètre et demi qui fournirait aux Ucclois un arrêt Noctis à proximité de chez eux, il serait bon de desservir un peu moins la première couronne, déjà largement desservie, et davantage

aandacht krijgen. Daar hebben de bewoners misschien niet de middelen om een beroep te doen op de collectieve taxi's.

Ik zou niet willen dat u een motie die twee weken geleden met eenparigheid van stemmen werd goedgekeurd in de gemeenteraad zonder meer van tafel veegt. Er zijn immers geen kosten aan verbonden: het afschaffen van twee haltes in de eerste kroon levert de ontbrekende anderhalve kilometer op, zonder dat er een extra chauffeur of bus nodig is.

U hoeft niet meer te investeren in Noctis, maar enkel het traject van lijn 11 te herzien door de omwegen in de eerste kroon te beperken en de tweede kroon beter te bedienen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

betreffende "de verantwoording van de verlenging van tramlijn 62".

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps *(in het Frans).*- *Ik wil graag meer informatie over de beslissing van de MIVB om vanaf 10 maart 2014 tramlijn 62 van het Weldoenersplein te verlengen tot de begraafplaats van Jette.*

Die capaciteitsverhoging en directe verbinding tussen Evere, Schaarbeek en Laken is een stap vooruit. Mijn fractie heeft echter vragen bij de keuze voor die lijn.

Lijn 62 bestaat technisch gesproken al, want de aanleg van de tramsporen in het midden van de Leopold III-laan werd in de eerste plaats ingegeven door de bouw van de tramstelplaats in Haren.

les nouveaux quartiers, comme ceux de la plaine du Bourdon ou du Homborch, avec ses 1.500 logements sociaux. Dans ce dernier cas, les usagers n'ont peut-être pas les moyens de faire appel au service de taxis collectifs Collecto, lequel fonctionne par ailleurs très bien.

Je ne voudrais pas que vous balayiez d'un revers de la main une motion votée à l'unanimité par le conseil communal il y a quinze jours, et dont l'application ne coûterait rien : supprimer deux arrêts dans la première couronne du Noctis suffirait à gagner le kilomètre et demi manquant, sans besoin d'un chauffeur et d'un bus supplémentaires.

Je ne vous demande pas d'investir davantage dans le réseau Noctis, mais de revoir le tracé de la ligne 11 pour en limiter les détours dans la première couronne et desservir plus directement la seconde couronne, l'oubliée de la Région.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

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

concernant "la justification de l'extension de la ligne de tram 62".

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

M. Willem Draps.- Je souhaite avoir des précisions quant à la décision de la STIB de prolonger à partir du 10 mars prochain la ligne de tram 62 de la place des Bienfaiteurs jusqu'au cimetière de Jette.

Cette augmentation de capacité et cette relation directe entre Evere, Schaerbeek et Laeken constituent une réelle avancée. Mon groupe se réjouit d'ailleurs de toutes les améliorations de la capacité et des liaisons directes sur le réseau de la STIB. Il s'interroge néanmoins sur les éléments qui justifient l'extension de cette ligne en particulier.

La ligne 62 existe de facto de manière technique, puisque la construction des voies de tram au milieu

Als de MIVB die sporen op de Leopold III-laan heeft aangelegd en er een tram over wil laten rijden tot aan het Weldoenersplein, dan is dat opdat die sporen niet als dienstsporen worden gebruikt, die voor haar rekening zouden zijn, maar als sporen voor een nieuwe tramlijn, die door gewestelijke fondsen worden gefinancierd.

Waarop heeft de MIVB haar beslissing om die lijn te verlengen gebaseerd? Mevrouw Teitelbaum vroeg in een interpellatie waarom tramlijn 94 niet verlengd kon worden van de Louizalaan tot aan de Koninklijke Sint-Mariakerk. Dat had een rechtstreekse toegang mogelijk gemaakt tot de wijken langs de Regentstraat en de Koningsstraat, zodat de reizigers op het Weldoenersplein niet moeten overstappen om naar de Vijfhoek te gaan.

De tijdelijke verlening van lijn 94 tot aan de Koninklijke Sint-Mariakerk tijdens de autoloze dagen was een groot succes. Beschikt de MIVB over statistieken die de keuze voor lijn 62 in plaats van lijn 94 rechtvaardigen?

Was het wel verstandig om de lijn vanaf het Weldoenersplein tot in Jette te verlengen? Waarom heeft men niet overwogen om lijn 62 te verlengen in de richting van Montgomery en Etterbeek, en zo een rechtstreekse verbinding met de metro tot stand te brengen voor de inwoners van een deel van Evere?

Er bestaat voorts ook een groot capaciteitsprobleem tussen het Zuidstation en het Noordstation, aangezien tramlijnen 3 en 4, de enige die er rondrijden, tijdens de spitsuren passagiers weigeren.

Hoewel de MIVB zich hiervan bewust is, zet ze toch maar één of twee trams in die tussen beide stations pendelen via de tunnel. Ze heeft niet overwogen om een derde lijn toe te voegen, waardoor de capaciteit van de tunnel aanzienlijk zou toenemen.

Waarom heeft men beslist om lijn 62 te verlengen op een manier die niet tegemoet komt aan de behoeften van de reizigers?

du boulevard Léopold III était justifiée avant tout par la construction du dépôt de trams de Haren, le permis d'urbanisme interdisant que les entrées et les sorties de ce dépôt se fassent par la ligne de tram traversant les petites rues d'Evere et de Schaerbeek.

Si la STIB a réalisé ces voies sur le boulevard Léopold III et a décidé d'y faire circuler une ligne jusqu'à la place des Bienfaiteurs, c'était pour que ces voies ne soient pas considérées comme des voies de service, qui auraient alors été à sa charge, mais bien comme des voies correspondant à la création d'une nouvelle ligne de tram, qui pouvaient dès lors être financées par des fonds régionaux. La fréquentation de cette ligne entre le dépôt Da Vinci et la place des Bienfaiteurs n'était donc pas d'un grand intérêt.

Sur quelles bases la STIB a-t-elle décidé de prolonger cette ligne? Dans le cadre d'une interpellation, Mme Teitelbaum avait demandé pourquoi la ligne de tram 94 ne pouvait pas être prolongée de la place Louise jusqu'à l'église royale Sainte-Marie. Cette option aurait en effet permis un accès direct aux quartiers situés le long de la rue de la Régence et de la rue Royale, et d'éviter à de nombreux usagers une rupture de charge sur la dite place pour se rendre dans le pentagone.

Le prolongement temporaire de la ligne 94 jusqu'à l'église royale Sainte-Marie à l'occasion des journées sans voitures a remporté un vif succès, car il correspondait à une réelle demande de la part du public. La STIB dispose-t-elle de statistiques justifiant le choix d'étendre la ligne 62 plutôt que la ligne 94?

Était-il judicieux de prolonger la ligne depuis la place des Bienfaiteurs vers Jette? Pourquoi n'a-t-on pas plutôt étudié la possibilité de prolonger la ligne 62 vers Montgomery et Etterbeek, créant ainsi une relation directe vers le métro pour les habitants d'une partie de la commune d'Evere? Celle-ci est en effet actuellement dépourvue de tout accès direct au réseau de métro. Sur quelles bases ces décisions sont-elles prises?

Pour citer un autre exemple, il existe un problème majeur de capacité entre la gare du Midi et la gare du Nord, puisque les trams des lignes 3 et 4, qui sont les seuls à y circuler et même s'ils sont intégralement exploités à l'aide de véhicules de type T4000, refusent des passagers aux heures de pointe.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Tramlijn 62 wordt niet veel gebruikt. Oorspronkelijk werd de lijn aangelegd om de verbinding tussen de Bordetwijk en het Meiserplein te verzekeren, maar nu lijdt ze onder haar geringe lengte. De MIVB heeft deze lijn altijd al naar de Noordwijk willen verlengen, maar dit project is momenteel niet uitvoerbaar omdat er al te veel trams door de premetrokoker van de Vooruitgangsstraat rijden.*

De MIVB moest tramlijn 56 al afschaffen om de doorstroming in die koker te verbeteren. Om die reden werd beslist om lijn 62 te verlengen in de richting van de toekomstige eindhalte aan het Liedtsplein. Doordat er geen eindhalte in de wijk kon worden aangelegd, werd er beslist om de sporen van lijn 93 te gebruiken, het enige alternatief voor de Vooruitgangsstraat.

De aanleg van een eindhalte voor lijn 62 aan het Noordstation, maar ditmaal bovengronds, blijft nog steeds een doelstelling van de MIVB.

Het alternatief, lijn 62 naar Montgomery laten

La STIB, qui est consciente de ce problème de capacité à cet endroit, s'est contentée d'affecter un ou deux trams, qui effectuent une navette entre les deux gares par le tunnel. Elle n'a pas vu le problème plus globalement et envisagé à nouveau l'opportunité d'injecter dans le tunnel du préméto nord-sud une troisième ligne, ce qui serait pourtant de nature à augmenter significativement la capacité de cet ouvrage.

Dans ce cas également, c'est une question d'objectivation des choix qui m'amène à vous interroger sur la décision de prolonger la ligne 62, d'une manière qui ne me semble pas répondre à la demande de la clientèle.

Pourquoi avoir décidé d'étendre la ligne 62 en direction de Jette et pas de Montgomery et Beaulieu ? Pourquoi ne pas envisager aujourd'hui l'amélioration de la desserte sur l'axe des rues de la Régence et Royale ? Pourquoi ne pas augmenter la capacité du tunnel de préméto nord-sud ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La ligne 62 est faiblement fréquentée, et ce depuis sa création. Initialement mise en service afin d'assurer le lien entre le quartier Bordet et la place Meiser, elle souffre de sa faible longueur. La STIB a toujours souhaité prolonger cette ligne vers le quartier Nord, mais ce projet est impossible à mettre en œuvre à l'heure actuelle du fait du grand nombre de trams parcourant le pertuis d'accès au préméto de la rue du Progrès.

Il faut se rappeler que la STIB avait notamment été amenée à supprimer la ligne de tram 56 afin de fluidifier ce pertuis, où les ralentissements étaient chroniques et entraînaient le mécontentement généralisé des voyageurs et un mauvais fonctionnement de toutes les lignes concernées. C'est pour cette raison qu'il a été décidé de prolonger la ligne 62 en direction de son futur terminus, à savoir la place Liedts. Faute de pouvoir disposer d'un terminus dans le quartier, il a été convenu de suivre les voies de la ligne 93, seule alternative à la rue du Progrès, afin de profiter des infrastructures existantes au cimetière de Jette.

rijden met de premetro, werd verworpen omdat de frequenties van de lijnen 7 en 25 een toevoeging van een derde lijn niet mogelijk maken. Bovendien hadden wij dan een eindhalte moeten aanleggen, waarvoor een rijstrook opgeofferd had moeten worden.

Voor lijn 94 verwijs ik naar mijn antwoord op de interpellatie van mevrouw Teitelbaum. Op de as Koning-Regentschap rijdt er al een tram om de drie minuten tijdens de spitsuren en om de vijf minuten in de daluren.

Daar is het aanbod groter dan de vraag. De versterking van de as Koning-Regentschap is dus minder prioritair dan de versterking van het aanbod in Laken en Jette, dat de helft lager ligt terwijl het om dichtbevolkte wijken gaat. De beslissing om lijn 62 te verlengen is dus logisch.

Wat de premetro noord-zuid betreft, zullen de doorkomstfrequenties van de lijnen 3 en 4 in 2014 worden verbeterd dankzij de recente uitbreiding van de tramvloot. De toevoeging van een derde lijn zou extra hinder teweegbrengen.

Het is beter om punctueel extra voertuigen in te zetten dan om de werking van het systeem te laten afhangen van een groot aantal lijnen op hetzelfde stuk. Heel wat buitenlandse steden, zoals Genève, Straatsburg en Grenoble, werken op die manier.

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

L'aménagement d'un terminus pour le 62 à la gare du Nord, mais cette fois en surface, reste un objectif pour la STIB, qui étudie pour l'instant les solutions envisageables.

L'alternative consistant à envoyer la ligne 62 vers Montgomery par le prémétro a évidemment été étudiée, et cela bien avant la création de la ligne. Néanmoins, cette option doit être rejetée, car les fréquences des lignes 7 et 25 ne permettent pas l'adjonction d'une troisième ligne sur cet axe, qui serait de nature à perturber le fonctionnement de celui-ci. En outre, il aurait fallu créer un terminus sous forme de troisième voie sur les boulevards militaires, au détriment d'une bande de circulation, par exemple à proximité de la gare d'Etterbeek.

Concernant la ligne 94, je me réfère à la réponse apportée à l'interpellation de Mme Teitelbaum sur cette question : il s'agit de gammes de fréquences tout à fait différentes, dans la mesure où l'axe des rues Royale et de la Régence voit déjà passer un tram toutes les trois minutes à l'heure de pointe et toutes les cinq minutes aux heures creuses, ce qui rend les correspondances moins pénalisantes qu'ailleurs.

Le renforcement de l'axe des rues Royale et de la Régence, où l'offre est déjà largement excédentaire par rapport à la demande, est moins prioritaire qu'à Laeken et Jette, où l'offre est inférieure de moitié, alors qu'il s'agit de quartiers densément peuplés. La décision de prolonger la ligne 62 est donc logique.

Enfin, je ne voudrais pas rouvrir une fois de plus le dossier du prémétro nord-sud. Les fréquences de passage des lignes 3 et 4 y seront améliorées en 2014, grâce à l'extension du parc de trams récemment réalisée. Aussi séduisante puisse-t-elle être sur papier, l'adjonction d'une troisième ligne aurait pour effet de perturber davantage les autres lignes. C'est précisément la raison pour laquelle il est préférable d'injecter ponctuellement et de manière proactive des véhicules de renfort en cas de manquements dans l'offre, plutôt que de faire dépendre le fonctionnement du système d'un grand nombre de lignes sur le même tronçon.

Signalons que la plupart des réseaux étrangers adoptent également ce principe, le dernier en date étant Genève. Les villes de Strasbourg et de Grenoble ont également récemment appliqué cette même logique de maillage de leur réseau.

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

De heer Willem Draps *(in het Frans).*- *Het is inderdaad moeilijk om een eindhalte aan te leggen aan het Liedtsplein of het Noordstation, maar om dan maar meteen naar Jette te trekken. Dat ligt helemaal niet in de buurt!*

U zegt dat de eerste oplossing die overwogen werd, was om niet de premetrotunnel richting Etterbeek te gebruiken. Dan moet er ergens in Beaulieu of Etterbeek een eindhalte komen, wat ten koste zou gaan van een rijstrook.

In het kader van de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan was het misschien mogelijk om een eindhalte in te richten aan het station van Etterbeek. Dat zou de perfecte plaats zijn.

Ik begrijp niet dat u zegt dat het onmogelijk is om in een premetrotunnel drie tramlijnen tegelijk te exploiteren. Op de noord-zuidas reden er op een bepaald moment vijf. Dat is wel veel, maar volgens de MIVB is drie lijnen op deze as zeker haalbaar.

De koker van de Middenring, waar trams 7 en 25 passeren, biedt daarentegen geen ruimte voor een derde lijn.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *We hebben het project grondig bestudeerd.*

- Het incident is gesloten.

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

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

M. Willem Draps.- Cela me laisse rêveur lorsque vous dites qu'on ne trouve pas un terminus place Liedts ou gare du Nord. C'est exact, mais on prolonge alors une ligne pour trouver un terminus à Jette, qui n'est pas à proximité !

Lorsque je vous demande pourquoi, vous me dites que la première solution qui avait été étudiée pour la ligne 62 était de ne pas aller dans le tunnel du préméto en direction d'Etterbeek. Vous me dites qu'il va falloir trouver un terminus quelque part à Beaulieu ou à Etterbeek et que cela risque de se faire au détriment d'une bande de circulation.

Vous avez raison, car ce n'est pas évident à cet endroit, bien que dans le cadre du réaménagement du boulevard Général Jacques on pourrait trouver une solution cohérente et un endroit pour établir une voie de terminal à la gare d'Etterbeek. Il s'agirait d'un excellent endroit.

Là où je ne peux pas vous suivre, c'est lorsque vous dites qu'il n'est pas possible, dans un tunnel de préméto, d'exploiter trois lignes de trams simultanément. Je vous rappelle que l'axe nord-sud en a connu cinq à un moment. Je ne dis pas qu'il faut revenir à ces cinq lignes, mais de l'aveu même de la STIB, il serait possible de faire circuler trois lignes sur l'axe nord-sud dans des conditions de régularité suffisantes.

En ce qui concerne le pertuis de la moyenne ceinture, utilisé par les trams 7 et 25, je pense qu'il n'y a, en termes de fréquences et de grilles horaires, aucune impossibilité d'y faire circuler une troisième ligne.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons étudié le projet de façon approfondie.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de geldigheidsdatum van de
vervoerbewijzen van de MIVB gebruikt door
de 65-plussers".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *Op 1 februari 2014 werden de MIVB-tarieven aangepast volgens de bepalingen in de beheersovereenkomst. Er wordt echter niets gezegd over de jaarabonnementen voor 65+'ers, die sinds 1 mei 2013 60 euro kosten.*

Tijdens een eerdere interpellatie zei u dat "de jaarabonnementen voor 65+'ers om technische redenen ingaan op 1 mei 2013. Natuurlijk zijn die abonnements een jaar geldig. Als er op 1 februari 2014 nieuwe tarieven in voege treden, kunnen nieuwe abonnements vanaf dan tegen een andere prijs verkocht worden".

De nieuwe tarieven maken geen melding van 65+'ers. Kunt u bevestigen dat de prijs van 65+-abonnements niet gewijzigd is en ook later niet zal wijzigen? De abonnements zijn een jaar geldig. Zullen de 65+-abonnements op 1 mei 2014 vernieuwd worden? Blijft een 65+-abonnement dat is aangekocht op 1 september 2013, geldig tot 31 augustus 2014?

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "la date de validité des titres de
transport STIB utilisés par les 65+".**

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le 1er février 2014, les tarifs de la STIB ont été adaptés dans le cadre des dispositions prévues au contrat de gestion, qui ont été acceptées par le gouvernement. Toutefois, il n'est fait aucune mention du sort réservé aux abonnements utilisés par les personnes de plus de 65 ans qui ont acquitté la somme de 60 euros à partir du 1er mai 2013.

Lors d'une interpellation de mon collègue Vincent De Wolf, vous aviez répondu que "la tarification des abonnements annuels des 65+ entrera en vigueur au 1er mai 2013 pour des raisons techniques. On n'a pas pu le faire au début de février car le délai était trop court. Bien entendu, ces abonnements seront valables pour une durée d'un an. Lorsque les tarifs pour 2014 seront d'application au 1er février 2014, il est possible que les nouveaux abonnements achetés à ce moment-là soient vendus à un autre tarif".

Comme rien n'est prévu dans les nouveaux tarifs applicables depuis le 1er février 2014 pour les plus de 65 ans, pouvez-vous confirmer qu'aucune modification n'est à prévoir pour les abonnements 65+ à cette date ou ultérieurement ? Comme vous avez déclaré que ces abonnements seront valables pour une durée d'un an, faut-il en déduire que le renouvellement des abonnements 65+ aura lieu le 1er mai 2014 ?

Si oui, y aura-t-il une augmentation du montant ? Pour les abonnés 65+ qui ont souscrit un abonnement le 1er septembre 2013, l'abonnement restera-t-il valable jusqu'au 31 août 2014 ? Le caractère annuel de l'abonnement 65+ l'est-il de date à date ?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Ik herinner me nog wat een ellende de eenzijdige opzegging van het gratis MIVB-gebruik voor 65+'ers teweegbracht. De MIVB maakte de abonnementen zonder enige voorafgaande communicatie ongeldig.*

Hoeveel 65+'ers hebben hun abonnement niet vernieuwd? Stijgt dat aantal? Toen het nog gratis was, hadden 195.000 mensen een abonnement. Hoe zit dat nu? In Wallonië en Vlaanderen betalen 65+'ers 36 euro, in Brussel bijna het dubbele.

Gaan we naar een systeem met een kaart waarmee de Brusselse 65+'ers ook naar de Rand kunnen reizen, en naar een gelijkstelling van de tarieven in de drie gewesten?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De prijs van de 65+-abonnementen werd op 1 februari 2014 niet gewijzigd. Overigens zijn alle jaarabonnementen steeds een jaar geldig vanaf de datum van aankoop. De prijs van een abonnement is steeds de prijs die geldt op het moment van aankoop.*

Mevrouw Fraiteur, het zou inderdaad interessant zijn om na te gaan hoeveel 65+-abonnementen verlengd werden voor en na de laatste tariefaanpassing.

Mevrouw de voorzitter.- U hebt mij daarover geantwoord naar aanleiding een schriftelijke vraag.

Discussion

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je rappelle l'effet désastreux qu'a provoqué la rupture unilatérale du contrat de transport gratuit auprès des personnes de plus de 65 ans. La STIB a, sans aucun préavis, simplement effacé la date de validité.

Combien de personnes de plus de 65 ans n'ont-elles pas renouvelé leur abonnement ? Ce chiffre est-il en augmentation ? Avant la cessation de la gratuité, 195.000 personnes bénéficiaient d'un abonnement gratuit. Qu'en est-il aujourd'hui ? Je rappelle que le prix accordé au plus de 65 ans est de 36 euros en Wallonie et en Flandre. Il atteint presque le double à Bruxelles.

Avance-t-on vers un système de carte unique qui permettrait aux Bruxellois de plus de 65 ans de se rendre en périphérie avec la même carte, avec une harmonisation des tarifs entre les trois Régions ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous confirme que le tarif des abonnements 65+ n'a pas subi de modification au 1er février 2014. Tous les abonnements annuels, et donc a fortiori les abonnements 65+, ont une durée de validité d'un an à dater de l'achat.

Donc, un abonnement 65+ souscrit le 1er septembre 2013 sera valable jusqu'au 31 août 2014. Le montant à payer lors du renouvellement d'un abonnement est celui correspondant à la grille tarifaire en vigueur au moment de l'achat. Le gouvernement n'a pas l'intention d'augmenter le prix des abonnements 65+ cette année.

Je ne dispose pas ici d'informations précises pour répondre aux questions de Mme Fraiteur. Il serait en effet intéressant d'analyser combien d'abonnements 65+ ont été renouvelés avant et après la dernière tarification.

Mme la présidente.- Je vous ai interrogée à ce sujet dans le cadre d'une question écrite. La réponse se trouve donc dans le bulletin des questions et réponses.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wat de harmonisering van de tarieven in de drie gewesten betreft, is er sinds uw laatste interpellatie niet veel veranderd. Het zal wachten zijn tot na de verkiezingen. In Vlaanderen willen sommige partijen een einde maken aan de gratis 65+-abonnementen. De drie gewesten zullen het in elk geval eens moeten worden voor er van een harmonisering sprake kan zijn.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ik dank u voor de informatie. We blijven de situatie in de gaten houden.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

betreffende "de klachten over de taxi's".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE
HEER JAMAL IKAZBAN,**

**betreffende "de klachten tegen de taxi's in
2013".**

Mevrouw de voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners, worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
MICHÈLE CARTHÉ**

TOT MEVROUW BRIGITTE

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour répondre à votre question sur l'harmonisation des tarifs entre les trois Régions, rien n'a réellement évolué depuis votre dernière interpellation sur ce sujet. Je pense qu'il faut attendre de voir ce qui se passera après les élections. En Flandre, certains partis disent clairement vouloir changer cette situation, et cela semble indiquer la fin de la gratuité pour les 65+.

Avec les autres Régions, nous devrions, je pense, inclure dans notre accord gouvernemental la volonté d'harmoniser les tarifications pour tous les seniors, afin d'aboutir à un tarif unique pour les 65+ dans toute la Belgique. Il s'agit évidemment d'une décision qui devra être négociée entre les trois Régions.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je vous remercie pour ces éléments d'information, car il n'a été dit nulle part que c'était d'année en année. Pour le reste, nous suivrons l'évolution de la situation.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

concernant "les plaintes envers les taxis".

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL
IKAZBAN,**

**concernant "les plaintes contre les taxis en
2013".**

Mme la présidente.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE MME MICHÈLE
CARTHÉ**

À MME BRIGITTE GROUWELS,

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

betreffende "de fasering van de aanleg van het Koningin Astridplein in Jette (Spiegelplein)".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).- *In december 2013 keurde de Brusselse regering de aanleg van een ondergrondse parking onder het Koningin Astridplein in Jette goed.*

Volgens de gemeente Jette sluit die ondergrondse parking aan bij de komst van tramlijn 9 en de herinrichting van het Koningin Astridplein.

Tijdens de begrotingsbesprekingen gaf u informatie over de planning en het budget voor de aanleg van tramlijn 9, de parking en het plein. U zei dat het leggen van de tramsporen en de heraanleg van het plein ongeveer 20 miljoen euro zouden kosten. Dat geld wordt betaald door Beliris. In 2014 en 2015 wordt er 16 miljoen uitgetrokken voor de tramsporen en in 2016 bijna 5 miljoen voor de heraanleg van het Koningin Astridplein. Kunt u die planning bevestigen?

De regering moest nog verduidelijken hoe de ondergrondse parking zou worden gefinancierd. Blijkbaar is het de bedoeling dat de kosten worden verdeeld tussen het Brussels Gewest en parking.brussels, dat ook voor de andere ondergrondse parkings financieel zou bijspringen.

Kunt u de exacte verdeling van de kosten voor de parking toelichten? Overweegt u een samenwerking met de privésector? Hoe lang zullen de werken duren, die aan het leggen van de sporen voor tram 9 voorafgaan?

De aanleg van de parking en de heraanleg van het plein moeten tegelijkertijd gebeuren om de overlast voor buurtbewoners en winkeliers te beperken. Worden de winkeliers vergoed voor hun omzetverlies tijdens de werkzaamheden?

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

concernant "le phasage des travaux d'aménagement de la place Reine Astrid à Jette (place du Miroir)".

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

Mme Michèle Carthé.- Dans le cadre des avancées relatives au tram 9, qui reliera la place Simonis à l'UZ Brussel, le gouvernement bruxellois aurait marqué son accord fin décembre 2013 et précisé les modalités de financement du futur parking souterrain de la place Reine Astrid à Jette, plus connue sous le nom de place du Miroir.

Il a été souligné à plusieurs reprises, notamment par la commune de Jette, que le projet de tram 9 est lié à celui de la construction du parking d'une part, mais aussi à l'aménagement de l'ensemble de la place du Miroir d'autre part.

Lors des discussions budgétaires, vous aviez transmis quelques informations concernant le calendrier et le budget des aménagements relatifs au tram 9, au parking et à la place elle-même. Vous aviez précisé alors que l'aménagement des voies, y inclus l'aménagement de la place, représentait un budget de quelque 20 millions d'euros, payés par Beliris dans le cadre de l'avenant 2013-14, ventilé de la manière suivante : 16 millions d'euros pour les voies en 2014 et 2015, et près de 5 millions d'euros pour la place du Miroir en 2016. Pouvez-vous confirmer ce calendrier ?

En ce qui concerne l'aménagement du parking souterrain, le financement devait encore être précisé par le gouvernement. Depuis lors, le gouvernement a, semble-t-il, décidé que le financement serait réparti entre la Région et parking.brussels (anciennement dénommée "Agence régionale de stationnement"). Il semblerait que cette agence soit également amenée à financer d'autres projets de parkings souterrains sur l'ensemble de la Région.

Pouvez-vous préciser, pour ce qui est du parking, le montant à charge de la Région et celui à charge de l'agence ? Un partenariat avec le privé est-il

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Carthé over het tijdschema. Recent kondigde u in deze commissie aan dat er tegelijkertijd een stedenbouwkundige vergunning zou worden verleend voor de aanleg van de tramlijn en voor de parking. Dat is ook logisch. Het zou gek zijn om eerst de tramsporen aan te leggen en die dan weer te moeten openbreken om de toegang tot de parking te creëren. Ik heb altijd betreurd dat het zo lang duurt vooraleer er iets concreet gebeurd. Ik hoop dan ook dat we in dit geval het vooropgestelde tijdschema zullen halen.

Ik ben het er niet mee eens dat tram 9 er pas zal komen na de aanleg van de parking en de heraanleg van het plein. Ik had begrepen dat het enkel om de parking ging, dat de werken voor de tram gelijktijdig zouden starten en dat de afwerking van het plein later zou gebeuren. Kunt u daar duidelijkheid over scheppen?

In Brussel Deze Week verscheen recent een artikel over het feit dat ondergronds parkeren een zeer dure aangelegenheid is. Dat zegt ook de Europese marktleider op het vlak van privéparkings. Hij schat de prijs voor een parking van ongeveer 200 plaatsen op 8 miljoen euro.

De parking aan het Koningin Astridplein zou gedeeltelijk door het gewest en gedeeltelijk door het gewestelijke parkeeragentschap betaald worden (verdeelsleutel 60-40). Bevestigt u de analyse van de privé-investeerders, die vinden dat een publiek-private samenwerking niet de beste oplossing is, tenzij er een verband is met andere projecten? Zal

envisagé? Quels sont le calendrier et la durée prévus des aménagements censés être préalables, comme souhaité, à la réalisation du tram 9, soit ceux du parking et du réaménagement de la place ?

Il nous semble également indispensable que tant l'aménagement du parking que celui de la place soient concomitants, afin d'éviter les inconvénients pour les riverains et les commerçants. Par ailleurs, des indemnités sont-elles prévues pour les commerçants pendant la durée de ces aménagements ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Je me joins aux questions de Mme Carthé à propos du calendrier. Vous avez récemment annoncé dans cette commission qu'un permis d'urbanisme serait délivré simultanément pour l'aménagement de la ligne de tram et pour le parking. C'est logique. Après tout ce temps, j'espère que le calendrier sera respecté.*

Je ne suis pas d'accord avec le fait que le tram 9 ne vienne qu'après l'aménagement du parking et le réaménagement de la place. Pouvez-vous nous éclairer à propos du calendrier des travaux ?

Les parkings souterrains sont très onéreux. Le leader sur le marché européen des parkings privés estime le coût d'un parking d'environ 200 places à huit millions d'euros.

Le parking de la place Reine Astrid serait financé en partie par la Région et en partie par l'Agence régionale de stationnement, selon une clé de répartition de 60-40. Confirmez-vous l'analyse des investisseurs privés, qui estiment qu'un partenariat public-privé n'est pas la meilleure solution, à moins qu'il n'y ait un lien avec d'autres projets? Le montant prévu pour le parking à Jette suffira-t-il ?

het geplande bedrag voor de parking in Jette volstaan?

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

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *De overlegcommissie heeft unaniem advies uitgebracht over de aanleg van een tramlijn tussen het Simonisplein en de Dikke-Beuklaan. Het advies houdt in dat de stedenbouwkundige vergunning voor de parking en die voor lijn 9 aan elkaar gelinkt zijn en dat ze ook tegelijkertijd aangelegd moeten worden.*

Het schepencollege van Jette richt binnenkort een lokaal begeleidingscomité op dat een klankbord zal zijn voor bewoners, winkeliers en de overige betrokkenen.

De financiering van de aanleg van tram 9 en de parking lijkt in orde. We weten echter niet hoe parking.brussels de zaak zal aanpakken.

Wordt het een publiek-private samenwerking? Wordt parking.brussels de bouwheer? Zal het de twee werven aan het gewest toevertrouwen of aan de privésector?

Het gewest heeft nog nooit op eigen initiatief een parking aangelegd. Zulke werven werden altijd aan de privésector uitbesteed. Het lijkt me dus niet vanzelfsprekend dat we op een goede afloop kunnen rekenen als het gewest de parking aanlegt!

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Het Koningin Astridplein, in de volksmond de Spiegel genoemd, vormt een dynamische economische pool voor de gemeentes Jette en Ganshoren. Het plein en zijn omgeving zullen in de*

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

M. Hervé Doyen.- La commission de concertation qui a examiné la demande de permis d'urbanisme pour la création d'une voie ferrée entre la place Simonis et l'avenue de l'Arbre Ballon a rendu un avis unanime sur ce dossier. Celui-ci établit que les deux permis - le certificat d'urbanisme pour le parking et le permis d'urbanisme pour la ligne 9 - sont liés et qu'il existe un lien de temporalité évident entre la construction du parking et la création de la ligne 9.

En matière de communication, le collège de Jette proposera dans les semaines qui viennent de créer un comité d'accompagnement à usage local pour l'ensemble de ces travaux. Celui-ci servira d'interface avec les habitants, les commerçants et l'ensemble des acteurs de ce dossier, ce qui s'avère indispensable dans le cadre de ce dossier colossal.

À l'heure actuelle, tous les financements semblent disponibles pour ce projet, tant pour la place que pour le tram 9 et le parking. La question qui reste pendante est celle du mode opératoire qu'adoptera parking.brussels.

S'agira-t-il d'un partenariat public-privé ? L'agence de stationnement sera-t-elle maître d'œuvre de ces travaux ? Choisira-t-elle plutôt de confier à la Région le soin de réaliser les deux chantiers ? Fera-t-elle une concession de voirie, en confiant ce chantier au secteur privé et en se contentant d'octroyer un subside ?

En tant qu'opérateur public, la Région n'a jamais construit de parking de sa propre initiative. Elle a toujours confié ce type de chantier au secteur privé, qui a davantage de maîtrise dans ce domaine. Il me semble donc que si la Région devient l'opérateur de ce chantier, celui-ci n'est pas prêt d'aboutir !

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour rappel, l'objectif est de construire un parking public pour 199 véhicules à moteur sous la place du Miroir, en compensation de la suppression d'emplacements en voirie sur la place du Miroir et l'avenue de Jette. Le

nabije toekomst belangrijke wijzigingen ondergaan in het kader van de aanleg van de nieuwe tramlijn 9 op de nabijgelegen Jetselaan. Door de aanleg van de tramlijn gaat in de Jetselaan een beperkt aantal parkeerplaatsen verloren.

Bovendien wil de gemeente Jette de hele buurt rond het Spiegelplein aangenamer maken. Vandaar de keuze om het Spiegelplein volledig autovrij te maken en een ondergrondse parkeergarage aan te leggen met 196 parkeerplaatsen voor auto's, waarvan 5 voor mindervaliden en 2 voor het opladen van elektrische wagens, 3 parkeerplaatsen voor moto's en 28 fietsparkeerplaatsen voor de buurtbewoners. De parking van 2.200 m² zal drie verdiepingen hebben en toegankelijk zijn via het Spiegelplein voor de voetgangers en via de Jetselaan voor de auto's. Als alles volgens plan verloopt, zal de parking begin 2018 klaar zijn.

De kostprijs van de ondergrondse parking bedraagt 8,6 miljoen euro. Parking.brussels zal 3,4 miljoen euro (of 40%) inbrengen en het gewest 5,2 miljoen euro (60%). Daarbij moet nog 1 miljoen euro worden gerekend voor de heraanleg van het plein. Die werken zullen volledig door het gewest worden gefinancierd.

Parking.brussels bestudeert wat de beste formule zou zijn voor het beheer en het onderhoud van de parking.

Welke instantie de parking zal aanleggen, kan ik nog niet met zekerheid zeggen. Het gewest beschikt over ingenieurs die ervaring hebben met de bouw van metro's en metrostations. Wij bestuderen het dossier en zullen nadien een beslissing nemen over de taakverdeling.

(verder in het Nederlands)

De bouw van de parking hangt nauw samen met de aanleg van tram 9, en moet dus gelijktijdig plaatsvinden. De toegang tot de parking moet er komen vóór de tramsporen worden gelegd. Het plein wordt aangelegd zodra de parking is afgewerkt.

(verder in het Frans)

Brussel Stedelijke Ontwikkeling gaf in november een artikel 191 af voor de aanleg van tramlijn 9. Dat betekent dat het gewest nog een aantal

coût de ce parking souterrain est estimé à 8,6 millions d'euros et l'objectif est de débiter son exploitation au début de l'année 2018.

La place Reine Astrid, également appelée place du Miroir, est une place importante pour Jette. Elle constitue un pôle économique dynamique pour les communes de Jette et de Ganshoren. Dans un avenir proche, cette place et ses abords connaîtront d'importants changements, avec l'aménagement d'une nouvelle ligne de tram sur l'avenue de Jette attenante, à savoir la ligne 9. L'aménagement de cette ligne conduira à la suppression d'une série d'emplacements de parking sur l'avenue de Jette.

En outre, la commune de Jette et l'administration communale ont exprimé le souhait d'améliorer la qualité résidentielle de tout le quartier situé autour de la place du Miroir. Cela explique le réaménagement complet du lieu et sa transformation en une place plus conviviale, mais disposant d'un parking souterrain.

Le parking souterrain de la place du Miroir prévoit 196 emplacements pour voitures, dont 5 destinés aux personnes handicapées et 2 à la recharge des voitures électriques. Il comportera également 3 emplacements pour motos et 28 emplacements pour vélos réservés aux riverains. Sa surface totale sera de 2.200m². Il comptera trois étages et sera accessible par la place du Miroir pour les piétons et par l'avenue de Jette pour les voitures.

Son coût s'élève à 8,6 millions d'euros, auxquels vient s'ajouter un million d'euros pour le réaménagement de la place. La Région prévoira les budgets nécessaires au dit réaménagement. Les moyens financiers de parking.brussels étant relativement limités, il a été décidé que cet investissement serait réparti entre la Région et parking.brussels. La clé de répartition des frais de construction du parking est la suivante :

- 40%, soit 3,4 millions d'euros, à charge de parking.brussels ;

- 60%, soit 5,2 millions d'euros, à charge de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le conseil d'administration de parking.brussels étudie la meilleure formule pour la gestion du parking.

wijzigingen aan de oorspronkelijke plannen moet aanbrengen en die aan Brussel Stedelijke Ontwikkeling moet voorleggen. Daarna kan de definitieve vergunning worden toegekend.

De huidige aanvraag voorziet in een nieuwe tramlijn van 3,3 kilometer lang, die ondergronds vertrekt aan Simonis, aansluit op de Wereldtentoonstellingslaan en zorgt voor een efficiënte bediening van belangrijke punten zoals het Spiegelplein, de Tuinen van Jette, het toekomstige GEN-station en het UZ Brussel. Er liggen ook verscheidene scholen langs het traject. De bedoeling is om de tramlijn in een volgende fase via de Modelwijk te verlengen tot aan het metrostation Koning Boudewijn.

Tegelijk werd een artikel 191 afgegeven voor de aanleg van een ondergrondse parking.

Het ontwerp voor de aanleg van het plein wordt opgesteld in overleg met de gemeente.

Bovendien heeft Leefmilieu Brussel het milieu-attest afgegeven voor de parking, zodat de milieuvergunning kan worden aangevraagd.

Het gewest wenst de bedragen voor de werkzaamheden vast te leggen in 2014, om begin 2015 met de werkzaamheden te kunnen starten. Zodra we de vergunningen hebben ontvangen, zullen we de offerteaanvraag uitschrijven.

De nutsbedrijven zullen hun werken uitvoeren tussen 2015 en 2016. De bouw van de ondergrondse parking zal midden 2016 starten en zestien maanden duren.

Om de hinder voor de weggebruikers tot een minimum te beperken, wordt de bouw van de ondergrondse parking in drie fasen opgedeeld.

Tussen augustus 2016 en maart 2017 zal het gedeelte onder de Jetselaan worden aangelegd, met inbegrip van de toegangshelling. Het is de bedoeling die fase te combineren met de werken voor de aanleg van de nieuwe trambedding.

Tussen april 2017 en november 2017 zal de rest van de parking worden gebouwd. Na afloop van die fase zal het deel van het plein dat boven het parkeergebouw ligt, worden heraangelegd.

Nous n'avons pas encore pris de décision à ce sujet, mais des spécialistes de la gestion de parkings sont sur le terrain.

S'agissant de la construction, je ne peux pas me prononcer, mais nous avons des ingénieurs compétents dans la construction de métros et de stations de métro. Nous examinons le dossier. J'espère qu'une décision interviendra prochainement au sujet de l'attribution des tâches.

(poursuivant en néerlandais)

La construction du parking souterrain est étroitement liée à l'aménagement de la ligne de tram 9. L'accès au parking doit précéder la pose des rails de tram. La place sera aménagée dès que le parking sera achevé.

(poursuivant en français)

Je vais vous donner plus de détails sur l'agenda. La Région de Bruxelles-Capitale vient de recevoir de bonnes nouvelles de la part de Bruxelles Développement urbain. En novembre dernier, cette administration a en effet délivré un article 191 pour l'aménagement de la ligne de tram 9. Cela signifie que la Région ne doit plus apporter qu'un nombre limité de modifications aux projets initiaux avant de les soumettre à Bruxelles Développement urbain. Après quoi, un permis définitif pourra être octroyé.

La demande actuelle de permis d'urbanisme pour le tram 9 prévoit une nouvelle ligne de tram de 3,3km qui part de la station souterraine Simonis, rejoint l'avenue de l'Exposition universelle et assure une desserte efficace des points centraux, comme la place du Miroir et son marché dominical, les jardins de Jette, le parc Roi Baudouin, les quartiers résidentiels voisins et l'UZ Brussel. Plusieurs écoles seront également desservies par ce tram. L'objectif est de prolonger cette ligne jusqu'à la station de métro Roi Baudouin, via la Cité modèle, lors d'une phase ultérieure.

Parallèlement, un article 191 a été délivré pour l'aménagement du parking souterrain, suite à l'introduction de la demande de certificat d'urbanisme. Sur la base des modifications apportées au projet initial, le certificat d'urbanisme pourra être délivré et la demande de permis pourra être introduite. Le projet d'aménagement de la place

Tussen september 2017 en november 2017 zal het overige deel van het plein worden heraangelegd. Die fase staat los van het parkeergebouw.

Door de fasering van de werken blijft het plein altijd gedeeltelijk toegankelijk om er te parkeren of de markt te laten doorgaan. Men wil de uitbating van de parking begin 2018 van start laten gaan.

De wet van 3 december 2005, die voorziet in een inkomenscompensatievergoeding voor zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein, kan ook hier van toepassing zijn. Het dossier voorziet niet in bijkomende vergoedingen.

est élaboré en concertation avec la commune.

Par ailleurs, Bruxelles Environnement vient également de délivrer le certificat d'environnement pour ce parking, ce qui permettra de passer à la demande de permis d'environnement pour ce projet.

La Région souhaite engager les montants des travaux en 2014, pour entamer les travaux début 2015. Une fois le permis obtenu - ce qui ne devrait tarder -, l'appel d'offres sera lancé. Les sociétés d'utilité publique réaliseront leurs travaux de 2015 à 2016. La construction du parking souterrain débutera à la mi-2016 et durera seize mois.

Afin de limiter autant que possible les embarras de circulation pour les usagers de la route, la construction de ce parking souterrain sera réalisée en trois phases. Nous ne nous sommes d'ailleurs pas souciés uniquement des usagers de la route, mais aussi des riverains, des commerçants, du marché dominical, etc.

D'août 2016 à mars 2017, la première phase sera consacrée à la construction du tronçon sous l'avenue de Jette, dont la rampe pour voitures. L'objectif est de combiner cette phase aux travaux d'aménagement de voirie de tram en site propre.

D'avril 2017 à novembre 2017, la deuxième phase portera sur la construction de la partie restante du bâtiment du parking. Celui-ci se trouvera en-dessous d'une surface correspondant à la moitié de la place. À l'issue de cette phase, la place au-dessus du parking sera réaménagée.

De septembre 2017 à novembre 2017, la troisième phase comprendra le réaménagement du reste de la place. Ces trois mois seront consacrés à la deuxième partie du réaménagement de la place. Cette phase sera donc dissociée de la construction du parking.

Grâce à l'exécution successive des différentes phases, une partie de la place restera toujours disponible pour le stationnement ou le marché. L'objectif est de démarrer l'exploitation effective de ce parking au début de l'année 2018.

Concernant les commerçants, le dossier ne prévoit pas d'autres indemnités que celles prévues par la loi du 3 décembre 2005, parue au Moniteur belge du 2 février 2006. Elle instaure une indemnité

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (in het Frans).- *U zegt dat er nog enkele beperkte wijzigingen aan het project nodig zijn voor er een definitieve vergunning wordt afgeleverd. Hoe lang zal dat duren?*

U zegt dat het budget voor de parking (die vanaf 2018 in gebruik zou zijn) 8,6 miljoen euro bedraagt. Voor de heraanleg van het plein trekt het gewest 1 miljoen euro uit. Waarop zijn die ramingen gebaseerd? Uit welke gewestbegroting zal het geld komen? Die van 2017? Wat is het precieze tijdschema?

De uitbating van de parking zal via een partnerschap verlopen, maar de bouw ervan doet het gewest alleen. Zal dat via openbare aanbestedingen gebeuren? Zullen het Europese aanbestedingen zijn? Wat is het tijdschema? Het lijkt me allemaal nogal tijdrovend.

De gemeente Jette vraagt om te mogen zetelen in het begeleidingscomité voor de tram. Aangezien de tram ook door Ganshoren rijdt, vraagt ook die gemeente om een zitje in het comité.

compensatoire de perte de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public. Cette législation est également d'application pour ce chantier.

Voilà les données dont je dispose. Je crois avoir répondu à toutes vos questions. Il est important que le comité d'accompagnement comprenne la commune de Jette. Quoi qu'il en soit, l'aménagement de la place en surface sera réalisé en bonne concertation avec les autorités locales.

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

Mme Michèle Carthé.- Je remercie la ministre pour ses informations concernant ce dossier technique, qui fait déjà l'objet d'un débat depuis de nombreuses années.

Vous expliquez que, conformément à l'article 191, il y aura encore quelques modifications au projet, en nombre limité. Ensuite, un permis définitif pour le tracé du tram pourrait être octroyé. Où en est-on dans l'adaptation de ce nombre limité de modifications ? Dans combien de temps le permis définitif sera-t-il délivré ?

S'agissant du budget, vous avez mentionné un montant de 8,6 millions d'euros pour le parking, qui serait en exploitation au début de 2018. Pour l'aménagement de la place, vous prévoyez 1 million d'euros, payés par la Région. Sur quelle base repose cette dernière estimation ? Dans quel budget régional cette somme sera-t-elle réservée ? S'agira-t-il de celui de 2017 ? Pourriez-vous préciser le calendrier de ce budget ?

Comme M. Doyen l'a souligné, l'exploitation de ce parking sera assurée dans le cadre d'un partenariat, mais sa construction sera réalisée par la Région. Pour le construire, des marchés publics seront-ils initiés ? S'agira-t-il de marchés publics européens ? Quel est le calendrier de ces marchés publics ? Tout cela prend du temps.

La commune de Jette a demandé de participer au comité d'accompagnement de l'installation du tram. Comme ce dernier circule aussi en partie sur le territoire de Ganshoren, nous souhaitons que la commune de Ganshoren y soit également associée.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik wacht op de nodige vergunningen voor tram 9 en de parking. Ik heb opdracht gegeven tot de voorbereiding van een Europese aanbesteding zodat die gepubliceerd kan worden zodra de vergunningen er zijn.*

We willen een deel van het budget dit jaar vastleggen om begin volgend jaar met de werken te starten.

De kosten voor de heraanleg van het plein worden op een miljoen euro begroot. Een adviesbureau bekijkt momenteel de heraanleg van het plein. Die kost wordt door het gewest gedragen.

Ook Ganshoren zal een stem krijgen in het begeleidingscomité.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de verminderde reissnelheid op het MIVB-net".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Ondanks de inspanningen van de afgelopen jaren is de reissnelheid van de MIVB-voertuigen in 2013 blijven afnemen tot een gemiddelde van 16,7 km/u voor de bussen en 16,6 km/u voor de trams. Vergeleken met 2010 is de reissnelheid van de MIVB-voertuigen gedaald met 3%.*

U zult wellicht antwoorden dat het nog erger was geweest, als er geen maatregelen genomen waren. Dat argument zal de gebruikers van het openbaar vervoer evenwel niet overtuigen. Is de daling van

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *J'attends le permis pour le tram 9 et pour le parking. Cela ne dépend pas de mes services. J'ai demandé la préparation des cahiers des charges de manière à lancer, dès l'obtention du permis, l'appel d'offres européen.*

Nous voulons engager une partie des montants cette année pour pouvoir entamer les travaux dès le début de l'année prochaine.

L'estimation du coût du réaménagement de la place est portée à un million d'euros. Un bureau d'études s'est penché sur une idée de réaménagement de la place, mais rien n'est décidé actuellement. Ce coût sera pris en charge par la Région.

Ganshoren sera impliquée dans le comité d'accompagnement du tram 9, puisqu'il est normal d'impliquer tous les acteurs concernés.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la vitesse commerciale en diminution sur le réseau de la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- *Malgré les efforts consentis au cours des dernières années, la vitesse commerciale de trams et bus de la STIB a encore accusé une diminution en 2013, pour se situer à une moyenne de 16,7km/h pour les bus et de 16,6km/h pour les trams. Par rapport à 2010, la vitesse commerciale des véhicules de la STIB circulant en surface affiche une diminution de 3%.*

Vous objecterez sans doute que, si rien n'avait été fait, cela aurait pu être encore moins favorable. Cet argument ne parviendra pas à convaincre les

de reissnelheid niet het gevolg van wegeninrichtingen die de doorstroming van het bovengronds verkeer moeten beperken met het oog op een betere doorstroming van het openbaar vervoer?

Terwijl u elk jaar nieuwe inrichtingen aankondigt die de reissnelheid van het openbaar vervoer moeten verhogen, voldoen de resultaten niet aan de verwachtingen, gelet op de grootte van de ingezette middelen. Moet er geen inventaris worden opgesteld van de verkeersassen en redenen waarom de inspanningen om de reissnelheid te doen toenemen geen resultaat opleveren?

Hebben bepaalde realisaties wel verbetering gebracht? Ik denk hierbij aan de recente inrichting op de Waterloo-sesteenweg voor tram 7, die een eigen bedding kreeg tussen de Legrandlaan en de Winston Churchillaan, in de richting van de Churchillrotonde.

Was die eigen bedding wel nodig? De tram bevindt zich hier op ongeveer 1 km van zijn eindhalte en levert de tramgebruiker geen tijdswinst op. Had men niet beter geïnvesteerd in werken die wel een invloed hebben op de reissnelheid?

Welke verbetering levert de eigen bedding op voor lijn 7? Welke tijdswinst levert de eigen bedding van de lijn in de Ter Kamerenboslaan op?

Bespreking

usagers, qui voient jour après jour leur temps de parcours s'allonger. La diminution de la vitesse commerciale n'est-elle pas la conséquence d'aménagements routiers visant à réduire la fluidité du trafic de surface en général, se traduisant automatiquement sur la progression des véhicules de transport public ?

Alors que chaque année vous annoncez de nouveaux aménagements destinés à accroître la vitesse commerciale des trams et des bus, les résultats ne sont tout simplement pas à la hauteur des attentes, compte tenu de l'importance des montants engagés. N'est-il dès lors pas urgent de procéder à un réel inventaire des axes et des raisons qui annihilent les efforts d'aménagement réalisés en vue d'accroître la vitesse commerciale ?

Certaines réalisations sont-elles porteuses d'une réelle amélioration ? C'est la question que l'on peut se poser au sujet de l'aménagement effectué récemment chaussée de Waterloo pour le tram 7. Un site propre a été aménagé sur le tronçon compris entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill, en direction du rond-point Churchill.

Permettez-moi d'exprimer mon scepticisme quant à l'opportunité de ce site propre. En effet, à cet endroit, le tram 7 se trouve à environ 1 km de son terminus et le gain hypothétique de temps qu'il pourrait engranger n'apporte rien à l'utilisateur, qui sera contraint de quitter le tram au rond-point Churchill et d'attendre entre trois et douze minutes, suivant le moment de la journée, pour poursuivre sa route vers la gare du Midi.

Quel est l'intérêt de ce site propre ? N'est-ce pas engager des montants importants pour des retombées quasi insignifiantes pour l'utilisateur ? N'eût-il pas été plus raisonnable de consacrer le montant investi pour ce site propre en fin de parcours à des travaux ayant une réelle portée sur la vitesse commerciale effective ?

Concrètement, quelle est l'amélioration observée pour la ligne 7 suite à l'aménagement du site propre chaussée de Waterloo ? Dans le même ordre d'idées, peut-on disposer d'une estimation de l'amélioration du temps de parcours enregistrée à la suite de la mise en site propre de la ligne à l'avenue du Bois de la Cambre ?

Discussion

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Sinds 2010 is de reissnelheid met 3% gedaald, maar in diezelfde periode is het aantal reizigers op het openbaar vervoer met 13,6% en de reistijd van privéwagens met 6% toegenomen.*

Dankzij de investeringen van het Avantiprogramma heeft het openbaar vervoer heel wat meer reizigers kunnen vervoeren, zonder te veel aan aantrekkelijkheid in te boeten. Die investeringen willen niet alleen de reissnelheid verbeteren, maar ook de regelmaat en de stiptheid. Voor laatstgenoemde punten werd op de meeste lijnen wel een aanzienlijke vooruitgang geboekt. In elk geval is het verschil in reistijd tussen het openbaar vervoer en het privéverkeer verminderd, waardoor meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen.

De lagere reissnelheid is niet te wijten aan de Avanti-inrichtingen. Bij de werkzaamheden wordt er op toegezien dat de inrichtingen de capaciteit niet verminderen, maar een groot aantal interventies zorgen ervoor dat de situatie anders is dan vroeger: veiligheidsvoorzieningen worden systematisch geïntegreerd in de projecten en de veiligheidstijd werd verhoogd, volledig in lijn met de wetgeving en aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Een andere factor die de reissnelheid beïnvloedt, is het dubbel parkeren. Zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer worden daardoor ernstig belemmerd.

Investeringen in verschillende projecten op dezelfde lijn versterken de gunstige gevolgen. Door de aanleg van busbanen op de Kroonlaan, aan de begraafplaats van Elsene en in Watermaal-Bosvoorde is de reistijd van bus 95 tussen 2009 en 2010 zes minuten korter geworden is. De heraanleg van de Kerselarenlaan en de Georges Marlowsquare leidde ook tot tijdswinst voor de reizigers.

Op de lijnen waar weinig of niet geïnvesteerd werd, is de daling van de reissnelheid en de regelmaat veel meer uitgesproken dan gemiddeld. We moeten dus blijven investeren.

Op de Waterlooosesteenweg tussen de Legrandlaan

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Si la vitesse commerciale affiche une diminution de 3% par rapport à 2010, il est utile de cadrer cette évolution. Depuis 2010, le nombre de voyageurs empruntant les transports en commun a augmenté de 13,6%. Sur la même période, on constate également une augmentation des temps de parcours pour les voitures privées, estimée à 6%.

On peut donc conclure que, grâce aux investissements Avanti, les transports en commun ont pu transporter un nombre nettement plus important de voyageurs sans perdre trop d'attractivité. Il est également à noter que les investissements Avanti ne visent pas uniquement la vitesse commerciale, mais aussi la régularité et la ponctualité. Sur ces deux critères, les transports en commun ont réalisé des progrès significatifs sur la grande majorité des lignes, qui sont certifiées par Afnor, un organisme indépendant.

Par ailleurs, cette évolution, qui montre que la différence entre le temps de parcours en transports en commun et en véhicule privé s'est réduite ces dernières années, a un effet bénéfique : de plus en plus de gens opteront en effet pour les transports publics, ce qui rendra Bruxelles encore plus durable.

En ce qui concerne la fluidité du trafic en général, je peux vous assurer que les aménagements Avanti ne sont pas la source de la diminution de la vitesse qui a été constatée. En effet, les aménagements projetés et réalisés veillent à maintenir la capacité et ne visent pas à la réduire. Par contre, un grand nombre d'interventions font que la situation change. Des aménagements qui visent l'amélioration de la sécurité sont systématiquement intégrés aux projets et le temps de sécurité a été augmenté, conformément à la législation et aux recommandations des états généraux de la sécurité routière.

Un autre facteur qui détermine la fluidité du réseau n'a rien à voir avec l'aménagement des lieux. Il s'agit du stationnement en double file. En effet, ce phénomène exerce une très grande influence sur la fluidité de la circulation, tant pour les transports en commun que pour la circulation automobile.

en de Winston Churchillaan werd een eigen bedding aangelegd in de richting van Vanderkindere om de prestaties van chronolijn 7 te verbeteren. In de andere richting moeten nieuwe verkeerslichten die uitgerust zijn met een systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding het tramverkeer vlotter doen verlopen.

Deze plaats was al lang een van de zwarte punten voor de reïssnelheid en regelmaat. Een eigen bedding in beide richtingen was nog efficiënter geweest, maar dat zou dan weer slecht geweest zijn voor de andere weggebruikers.

De regelmaat van een lijn hangt af van de zwakste schakel en bijgevolg was het noodzakelijk om daar te investeren. Het volstaat natuurlijk niet om het einddeel van het traject te verbeteren, want het zijn dezelfde trams die in beide richtingen rijden. Als ze te laat aankomen, kunnen ze ook niet op tijd vertrekken. We kunnen nu nog niet evalueren hoeveel tijdswinst de heraanleg opgeleverd heeft, omdat de werkzaamheden nog niet afgerond zijn.

Evaluaties van de volledige chronolijn 7 (de vroegere lijn 23) wijzen wel op een gevoelige tijdswinst.

Een daling van de reïssnelheid met 1 km/u, heeft een aanzienlijke exploitatiekost, zowel voor de bus als voor de tram. In totaal gaat het om miljoenen euro's. De investeringen van het Avantiprogramma lonen dus zeker de moeite, want ze verhogen niet alleen de reïssnelheid, de regelmaat en de stiptheid, maar ze hebben ook een positief effect op de openbare ruimte, de leefomgeving en de veiligheid.

Il est important de signaler que ces effets sont d'autant plus importants lorsque plusieurs projets se réalisent sur une ligne. Je peux vous citer le cas de la ligne de bus 95, qui a connu une importante amélioration et une réduction de son temps de parcours de six minutes entre 2009 et 2010, après la réalisation des bandes bus sur l'avenue de la Couronne, à hauteur du cimetière d'Ixelles et à Watermael-Boitsfort. L'aménagement de l'avenue des Cerisiers ou le réaménagement du square Marlow ont également permis de gagner en vitesse et en régularité.

Dans le même temps, on constate que sur les lignes où il y a eu peu ou pas d'interventions Avanti, la chute de la vitesse commerciale et la dégradation de la régularité sont beaucoup plus prononcées que la moyenne de 3%. La seule conclusion à tirer de ces constats est qu'il y a lieu de poursuivre les efforts.

Je reviens également sur le projet de la chaussée de Waterloo entre Legrand et Churchill. En effet, un site propre a été réalisé en direction de Vanderkindere, afin d'améliorer les performances de la ligne 7, qui est une ligne Chrono. Dans l'autre sens, l'installation de nouveaux feux équipés du système de télécommande permettra également d'améliorer le passage des trams, tout en tenant compte des autres usagers : piétons, présence d'un itinéraire cyclable régional (ICR).

Cet endroit figurait depuis longtemps parmi les points noirs sur le plan de la vitesse commerciale et de la régularité, dans les deux sens, mais plus encore en direction de Vanderkindere. Il est évident qu'un site propre dans les deux sens de circulation aurait été encore plus performant, mais ce type d'aménagement aurait eu des effets négatifs sur le stationnement et sur les autres usagers.

La régularité d'une ligne dépend du plus faible maillon. Dans ce cas précis, il était donc indispensable de réguler la ligne. Par ailleurs, le gain de temps espéré n'est pas négligeable, car un grand nombre de voyageurs transitent sur ce tronçon et la desserte de la partie restante est assez importante.

De plus, il ne s'agit pas uniquement d'améliorer le bout de ligne, car il est évident que ce sont les mêmes trams qui repartent dans le sens inverse. Si ceux-ci arrivent avec trop de retard, il leur est

impossible de redémarrer à l'heure. Cela signifie donc un retard dès le début de la ligne. En termes de gain de temps, il est trop tôt pour évaluer l'effet des aménagements réalisés, car le chantier n'est pas encore complètement terminé et a encore connu des perturbations à cause des travaux le long des voies.

Des évaluations de l'ensemble de la ligne 7 - anciennement ligne 23 - montrent des gains importants en temps de parcours. Des aménagements à hauteur du terminus Heysel, du pont Van Praet, du boulevard Lambert, du boulevard de la Cambre et de l'avenue Legrand ont permis de réduire le temps de parcours de quatre minutes en direction du Heysel et de six minutes en direction de Vanderkindere. Avec l'aménagement de la chaussée de Waterloo, les temps de parcours seront encore optimisés.

Une perte de vitesse commerciale de 1km/h a un coût d'exploitation très important, tant pour le bus que pour le tram. Plusieurs millions d'euros par an sont ainsi gagnés ou perdus. Les investissements Avanti valent donc certainement la peine, car ils ont non seulement un effet bénéfique pour la vitesse commerciale, la régularité et la ponctualité, mais également un effet positif pour l'espace public (nouveaux trottoirs, nouveaux revêtements), pour le cadre de vie (des arbres sont souvent plantés) et pour la convivialité et la sécurité (dispositifs de sécurité, oreilles de trottoirs, passages pour piétons sécurisés, etc.).

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *We zijn het erover eens dat we de inspanningen moeten voortzetten!*

Ik pleit al jaren voor een totaalvisie. De verkeersdoorstroming hangt immers niet af van een enkel element, maar van het samenspel van alle elementen die invloed hebben op de gemiddelde reissnelheid van het openbaar vervoer.

Ik ontken niet dat het aantal reizigers gestegen is. Uw antwoord lijkt te impliceren dat ik daar tegen ben, omdat het de gemiddelde reissnelheid naar beneden haalt. Het spreekt voor zich dat er meer gebruikers zijn, maar rechtvaardigt dat een langere reistijd?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Nous sommes bien d'accord : le but est évidemment de poursuivre les efforts. Mon propos n'était pas de dire qu'il ne fallait pas investir, et adienne que pourra !

Au contraire, cela fait des années que je plaide ici pour des visions globales, parce que lorsqu'on touche à un aspect, on touche à un autre, et inversement. La fluidité du trafic n'est pas fonction d'un élément, mais bien de la conjonction de tous les éléments qui ont des répercussions sur la vitesse commerciale des transports en commun.

Je ne conteste pas l'augmentation du nombre des usagers. Vous me répondez comme si je m'y opposais parce qu'elle a un impact sur la vitesse commerciale. Je comprends bien que le nombre

Ik vroeg me af hoe we de reistijd kunnen verbeteren als er een heleboel parameters zijn waarop we geen greep hebben. Ik wou weten of de gemaakte keuzes het beste resultaat opleveren.

Uw antwoord over de eigen bedding tussen de Legrandlaan en de Winston Churchillaan heeft ons tot bij de Van Praetbrug gebracht, maar ik denk niet dat u mijn vraag echt beantwoord hebt.

We komen er op terug als de werkzaamheden achter de rug zijn en u statistieken over de snelheid kunt voorleggen. In Straatsburg bedraagt de gemiddelde reissnelheid 22 km/u, terwijl we hier rond 16 km/u zitten.

Het is goed dat u investeringen doet. De vraag is of die achteraf gezien wel de juiste waren. U hebt in ieder geval met kennis van zaken de knoop doorgehakt en u bent daarover tevreden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de testfase van de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De regering wil dat de stadsautosnelwegen verdwijnen, zodat het Brussels Gewest aangenamer*

d'usagers augmente, de même que les usagers de la ville. C'est une évidence, mais cela justifie-t-il un allongement du temps de parcours ?

Comment faire pour répondre aux défis posés par toute une série de paramètres sur lesquels on ne va pas pouvoir agir ici, pour améliorer le temps de parcours ? Tel était mon propos.

Ma question ne portait pas sur le fait qu'il faut ou non réaliser des investissements. Je vous demandais simplement si les choix qui ont été opérés l'avaient été avec le meilleur résultat possible. Autrement dit, pour la même somme d'argent, aurions-nous pu, moyennant certaines interventions, obtenir de meilleurs résultats ?

Par rapport au tronçon entre Legrand et Churchill et à ses aménagements, votre réponse nous a conduits jusqu'au pont Van Praet, aux oreilles de trottoir, etc. J'entends bien qu'il faut mettre en valeur tout ce que nous faisons, mais je ne suis pas sûre d'avoir obtenu une réponse à ma question.

Nous y reviendrons lorsque tout sera terminé et que vous pourrez présenter des statistiques de vitesse. À Strasbourg, on est à 22 km/h., alors qu'ici, on avoisine les 16 km/h.

Vous réalisez des investissements. Soit. Étaient-ce a posteriori les bons ? En tout cas, vous avez choisi en connaissance de cause et vous en êtes satisfaite.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la mise en test du réaménagement du boulevard Général Jacques".

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

Mme Céline Delforge.- Je commencerai par un petit rappel des faits. Dans sa grande sagesse, le gouvernement souhaite rendre notre Région plus

wordt om in te leven.

Een van de projecten die daaraan moet bijdragen is de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan. Dat is een goede zaak. De zes rijstroken van de laan worden onderbenut, zelfs tijdens de spitsuren.

De verkeersveiligheid in de Generaal Jacqueslaan is echter nefast. Omdat er nooit files staan, wordt er veel te snel gereden. Soms gebeurt dat zelfs onder de ogen van de politie, die zelden ingrijpt. De Generaal Jacqueslaan wordt niet alleen gebruikt door auto's, maar ook door trams en voetgangers. Enkel fietsers die het lot tarten, zijn er af en toe te zien.

De plannen voor de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan, die naar mijn gevoel veel te weinig ambitieus zijn, worden tegengewerkt. Er komt een testfase van drie maanden, wat erg kort is.

Het kruispunt van de Generaal Jacqueslaan met de Adolphe Buyllaan wordt eveneens opnieuw aangelegd. Ook daar gaat de regering op dezelfde onbegrijpelijke manier te werk. Er komt een waardeloze testfase om na te gaan of het wel een goed idee is om een rijstrook af te schaffen en er een fietspad aan te leggen.

Er zijn verschillende elementen die de kwaliteit van de test in twijfel trekken.

Een testfase van drie maanden is te kort om alle weggebruikers de tijd te geven om zich aan te passen aan de wijzigingen en hun gedrag bij te sturen. Dat geldt nog meer voor een weg die gebruikt wordt door veel toevallige weggebruikers.

Om betrouwbaar te zijn, moet de test met meetbare gegevens worden uitgevoerd. De huidige situatie moet in een eerste fase geanalyseerd worden.

Meer in het bijzonder moet de reistijd op de Generaal Jacqueslaan op verschillende plaatsen in het traject worden gemeten, bijvoorbeeld van het kruispunt met de Franklin Rooseveltlaan tot het station van Etterbeek en van het Terkamerenbos tot het station van Etterbeek. Tijdens de testfase zou ook het verkeer op andere wegen in de omgeving kunnen worden verstoord. Misschien vermijden we beter dat het verkeer tussen de Louizalaan en de Generaal Jacqueslaan via de Cereslaan en de Congolaan doorstroomt, maar wel via de Lloyd

urbaine, supprimer les autoroutes urbaines et améliorer le cadre de vie.

C'est dans cet esprit qu'intervient un projet de réaménagement - pas très audacieux, mais souhaitable - du boulevard Général Jacques, véritable mer d'asphalte à six bandes au cœur de la ville, au milieu des écoles, des crèches, des maisons de repos, des piétons et des trams.

On peut se réjouir de ce projet de réaménagement, d'autant que les deux fois trois bandes entraînent une absence de congestion aux heures de pointe, la troisième bande étant assez peu utilisée. Je prends régulièrement des photos du boulevard depuis mon tram, et je peux vous montrer qu'on est loin de la congestion automobile sur le boulevard Général Jacques.

Par contre, en termes de sécurité routière, y compris aux heures de pointe, l'endroit est extrêmement dangereux, précisément en l'absence d'une congestion susceptible de faire ralentir les voitures. Les excès de vitesse vont bon train, parfois même sous le nez des forces de l'ordre, qui ont manifestement d'autres chats à fouetter. Outre des voitures, ce boulevard accueille des piétons, des trams et quelques trop rares cyclistes, puisque ces derniers n'ont pas pour vocation d'être suicidaires.

J'ai été très surprise d'apprendre que, face à un projet de réaménagement aussi peu ambitieux et à mille lieues de ce que l'on peut voir dans de nombreuses villes françaises notamment, on actionne le frein et on lance un test de trois mois, délai très court en matière de mobilité.

L'un des principaux carrefours qui jalonnent cette voie, celui de l'avenue Buyl, est concerné par un autre réaménagement. Là aussi, sans entrer dans les détails aujourd'hui, on peut se poser des questions quant aux modalités de gouvernance dans notre Région. On nous annonce ce test, que je me permets de qualifier de "foireux", avant les élections, afin de vérifier s'il est vraiment judicieux de supprimer une bande d'autoroute en plein milieu urbain et d'y aménager une bande cyclable.

Plusieurs éléments permettent de douter de la qualité du test.

Sa durée, tout d'abord. Une phase de test de trois mois sera contre-productive, car elle est trop courte

Georgelaan.

Worden er maatregelen genomen op de voornoemde wegen, voordat de testfase van start gaat?

Om de test te doen slagen, moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn. Zo moet de test over de hele lengte van het project en in beide richtingen van de weg worden uitgevoerd, moet een tramhalte verplaatst worden, moeten de verkeerslichten voorrang geven aan trams, moeten bepaalde verkeerslichten worden verplaatst, moet er rekening worden gehouden met een bijkomend spoor voor tram 94, moet het fietspad aangelegd worden enzovoort.

Zal er tijdens de testfase met deze voorwaarden rekening worden gehouden? Zullen de metingen voor en tijdens de testfase correct worden uitgevoerd? Hoe lang zal die fase duren?

Als niet aan de voorwaarden is voldaan, kan de testfase toch onmogelijk een bevredigend resultaat opleveren?

Bovendien moet een testfase in serene omstandigheden kunnen verlopen. Vlak voor de verkiezingen is dat toch niet mogelijk? Hoe kunnen de doelstellingen van het regeerakkoord en het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) op die manier worden gehaald?

pour permettre à tous les usagers d'intégrer les changements et d'adapter leur comportement dans un tel laps de temps. C'est d'autant plus vrai qu'il s'agit d'une voirie structurante, qui est fréquentée par de nombreux usagers occasionnels.

Ensuite, la mesure elle-même. Pour qu'un test soit fiable, la phase de test doit être quantifiée avec des données mesurables. Il ne s'agit pas de se baser, par exemple, sur des temps de parcours tels qu'ils sont perçus. Il faut donc commencer par analyser et objectiver la situation actuelle, notamment par des mesures de temps de parcours sur un tronçon englobant largement la zone à tester.

Dans le cas présent, cela représente des tronçons tels que celui allant du carrefour Louise à la gare d'Etterbeek, mais également du bois de la Cambre à la gare d'Etterbeek. Les sorties du bois et les avenues Louise et de Cérés risquent en effet également d'être perturbées par le test, au point qu'on peut s'interroger sur l'opportunité de fermer la sortie de l'avenue de Cérés et de l'avenue du Congo pour favoriser celle du côté de l'avenue Louise et de l'avenue Lloyd George.

Des mesures sur ces tronçons sont-elles prévues avant le début du test ? Pour ce qui est de la faisabilité du test, puisqu'il s'agit de vérifier ce qu'on entend réaliser et pas autre chose, il est au minimum nécessaire :

- de réaliser le test sur toute la longueur du projet et des deux côtés de la voirie ;
- de placer des arrêts de tram provisoires au-delà des carrefours, et donc de construire de nouveaux arrêts en dur, de changer le passage pour piétons et de construire des îlots de protection pour les piétons. Cela implique la suppression d'un arrêt dans l'avenue Buyl et l'aménagement d'un autre plus loin, puisque le réaménagement de l'avenue Buyl conditionne ce qui se passera au carrefour de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques ;
- que les feux puissent détecter l'arrivée des trams. Je n'imagine pas envisager ce test sans feux télécommandés, sinon, une fois de plus, on ne testera pas ce qui se passera réellement selon les projets ;
- de changer certains feux et d'en déplacer d'autres ;

- de changer les grilles de feux pour prévoir une phase de tourne-à-droite ;
- de réaliser une troisième voie pour le tram 94, sans quoi, la présence du 94 et le blocage des autres trams qui s'ensuivra au carrefour formé par l'avenue Buyl et le boulevard Général Jacques faussera largement le test ;
- de mettre en sens unique le tronçon de l'avenue Buyl, conformément à ce qui est prévu pour son réaménagement, bien que les aménagements programmés ne soient plus très clairs ;
- de réaliser la piste cyclable ;
- de déplacer le parking le long des voies de tram, puisque cela fait partie des projets qui font débat.

Pouvez-vous m'assurer que tous ces éléments seront repris dans la phase de test et que les mesures et comptages avant et pendant la phase de test seront réalisés correctement ? Quelle sera la durée du test ?

Si ces conditions n'étaient pas remplies, comment pourrait-on imaginer qu'il s'agit d'autre chose que d'un enterrement de première classe ?

Comment enfin, la sérénité que requiert un tel test pourra-t-elle être assurée en pleine période pré-électorale, alors que les conditions mêmes du test incitent à la méfiance quant à sa validité ? C'est inquiétant, eu égard aux objectifs de l'accord de majorité et à ceux du Plan régional de développement durable (PRDD).

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ik ben er wel voorstander van om de test uit te voeren. Mogelijk is niet de test zelf, maar het hele project een slecht idee.*

U beweert dat het om een invalsweg en structurerende verkeersas gaat, en dat klopt. We moeten dus meten wat we willen realiseren. Als we wijzigingen willen doorvoeren, moeten we weten wat de gevolgen ervan zullen zijn.

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie Mme Delforge pour cette interpellation, qui montre bien que nous ne serons jamais d'accord.

Néanmoins, il faut assumer ce que l'on veut. Le projet a été longuement débattu en commission. Vous pensez qu'un test sera improductif et vous craignez de le faire à une certaine période de l'année. Peut-être n'est-ce pas le test qui est improductif, mais plutôt le projet et certaines de ses parties ! En effet, ce boulevard risque de devenir un

Het ligt inderdaad moeilijk om een test uit te voeren, wanneer er investeringen van die omvang mee gepaard gaan. Ik weet overigens niet of het geweest over veel meer middelen beschikt dan de gemeenten. In een context van een algemene begrotingsvoorzichtigheid moeten we rationeel blijven.

Het is niet vanzelfsprekend om in een testfase de tramhaltes te verplaatsen achter de kruispunten. Ook de fusie van de haltes van lijnen 7 en 25 achter het kruispunt van de Adolphe Buyllaan en de Renbaanlaan is niet evident. Voorts is het een absurd idee om de Cereslaan voor het autoverkeer af te sluiten en het langs de Louizalaan en Lloyd Georgelaan te sturen.

Geparkeerde auto's langs de tramsporen zijn levensgevaarlijk voor voetgangers die moeten oversteken.

Het is dan ook een goed idee om een testfase in te voeren, ongeacht wanneer die plaatsvindt.

Hoeveel trams van lijn 94 die in de richting van het Trammuseum rijden, vertragen de voertuigen van lijn 7? Heeft de MIVB daar cijfers van?

Voor de verplaatsing van de halte van lijn 7 tot achter het kruispunt van de Adolphe Buyllaan en de Renbaanlaan en de fusie ervan met de halte van lijn 25 is geen derde spoor nodig en moet er geen rijstrook verdwijnen. Met geavanceerde technieken kan het verkeer immers geregeld worden.

Kan men in de Legrandlaan geen snelheidsregelingssysteem invoeren dat de trams van lijn 94 voorrang geeft op die van lijn 7? Een testfase biedt ons de kans om over minder dure oplossingen na te denken.

Wat is de MIVB van plan met trams die naar de remise in de Renbaanlaan rijden en de trams van lijn 7 dreigen te vertragen?

calvaire pour les automobilistes et pour de nombreux acteurs de la mobilité.

Contrairement à vous, je pense qu'un test est une bonne idée. Le calendrier est tel que beaucoup de projets passent en fin de législature. Cela pose question. Hier, nous avons assisté à la présentation du projet de Plan régional de développement durable (PRDD). Après cinq ans de travail, il a été présenté aux députés trois mois avant les élections ! À partir de maintenant, le travail accompli participe-t-il de la sérénité des débats ?

Porter un projet nécessite d'aller jusqu'au bout. S'il faut réaliser un test, réalisons-le. Vous dites qu'il s'agit d'une voirie structurante et d'un axe pénétrant. Je suis d'accord avec vous. Il faut donc mesurer ce que l'on veut réaliser. Faire de tels changements nécessite aussi d'accepter d'évaluer les effets qui en résulteront.

J'ai bien entendu votre ironie. Effectivement, faire un test lorsque de tels investissements financiers entrent en ligne de compte est difficile. J'ignore si la Région dispose de beaucoup plus de moyens que les communes. Dans le contexte de prudence budgétaire généralisé, il faut rester rationnel.

Dans une phase de test, il n'est pas évident de décaler des arrêts de tram au-delà des carrefours. La fusion des arrêts des lignes 7 et 25 au-delà du carrefour Bel-Hippodrome s'avère compliquée. En remettre une couche en préconisant la fermeture de l'avenue de Cérés aux automobilistes, en reportant le trafic vers les avenues Louise et Lloyd George, est également aberrant.

Il en va de même du stationnement des voitures le long des rails de tram, car il faut penser à la sécurité des piétons qui doivent traverser la chaussée. Dans ce genre de situation, la vie des gens est mise en danger.

Prévoir une phase test serait donc judicieux, peu importe quand elle intervient.

Combien de trams de la ligne 94 qui se dirigent vers le Musée du tram ralentissent-ils la progression des véhicules de la ligne 7 ? La STIB dispose-t-elle de chiffres à cet égard ?

Déplacer l'arrêt du tram de la ligne 7 au-delà du carrefour des avenues Buyl et de l'Hippodrome et le

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Het gewest heeft twee testen uitgevoerd: een test langs het fietspad in de Wetstraat, die positief was maar niet tot concrete acties heeft geleid, en een test langs de Leuvensesteenweg, die voortijdig werd stopgezet.*

De de Smet de Naeyerlaan telde vroeger twee rijstroken in beide richtingen. Die zijn teruggebracht tot één rijstrook in beide richtingen, zonder dat dit meer files tot gevolg had. Dat bewijst dat de mensen zich aanpassen en voor andere vervoerswijzen kiezen of minder vaak de wagen gebruiken.

Het verkeer op de de Smet de Naeyerlaan is afgenomen en bovendien hebben de inwoners meer parkeergelegenheid gekregen, aangezien ze langs beide zijden van de middenberm kunnen parkeren.

Een ander recent voorbeeld is de Keizer Karellaan. Daar werd het aantal rijstroken van drie naar twee teruggebracht in de richting van het stadscentrum om een busbaan te kunnen aanleggen. Die aanpassing heeft niet tot een aanzienlijke toename van het aantal files geleid.

De boulevards des Maréchaux in Parijs tonen mooi aan dat het mogelijk is om een stadssnelweg te veranderen in een boulevard, met trams in het midden.

Dankzij dergelijke aanpassingen voelen de

fusionner avec l'arrêt de la ligne de tram 25 ne nécessite pas l'élaboration d'une troisième voie, ni la suppression d'une bande de circulation. Il existe en effet des techniques avancées qui permettent de réguler la circulation des véhicules.

Ne pourrait-on installer un dispositif de régulation des vitesses qui donnerait la priorité aux trams de la ligne 94 sur ceux de la ligne 7 dans l'avenue Legrand ? Une phase de test permettrait de réfléchir à des mesures moins onéreuses.

Que compte faire la STIB des trams rentrant au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome et qui risquent de nuire à la progression des trams de la ligne 7 ? Il ne faudrait pas battre en brèche les mesures mises en place.

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

M. Hervé Doyen.- La Région a réalisé deux tests à deux endroits différents :

- le premier, le long d'une piste cyclable dans la rue de la Loi, qui s'est avéré positif, mais qui n'a pas débouché sur une concrétisation ;

- le second est celui de la chaussée de Louvain, qui est resté tristement célèbre parce qu'il a été interrompu avant son aboutissement.

Le boulevard de Smet de Naeyer, évoqué par Mme Teitelbaum, est une voirie régionale qui comportait auparavant deux voies de circulation dans les deux sens, alors qu'il ne compte plus aujourd'hui qu'une voie de circulation dans chaque sens. Cette réduction des bandes de circulation n'a pas entraîné une augmentation des embouteillages sur cette artère, au contraire. Les effets induits par une réduction des voies de circulation sont parfois surprenants, puisqu'on peut enregistrer au bout du compte moins d'embouteillages qu'auparavant sur cette artère.

Ce phénomène témoigne d'une certaine forme d'adaptation des individus à la ville. Ceux-ci semblent finalement opter pour un autre mode de déplacement que la voiture ou utiliser la voiture de manière un peu plus parcimonieuse.

Les habitants du boulevard de Smet de Naeyer, qui subissaient auparavant une autoroute urbaine

bewoners zich weer thuis in hun wijk en moeten ze de nadelen van een stadssnelweg niet meer ondergaan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Praktijktests zijn belangrijk om de impact van mobiliteitsprojecten te kunnen inschatten. Met simulaties is het niet altijd mogelijk te anticiperen op de gedragsverandering bij weggebruikers. Vaak blijkt uit tests dat bepaalde veronderstelde bezwaren totaal ongegrond zijn.*

Ik heb bijvoorbeeld opdracht gegeven voor een test met een busbaan die tegen de rijrichting ingaat in de Willemsstraat in Sint-Joost-ten-Noode. Oorspronkelijk was er veel tegenstand, maar de test heeft iedereen overtuigd.

Een test moet ten minste zes maanden duren om het effect van de wijziging precies te kunnen inschatten en het gedrag van occasionele weggebruikers te veranderen.

Voor de heraanleg van de Generaal Jacqueslaan zal de test geëvalueerd worden op basis van de reistijd en tellingen van het autoverkeer. Referentiemaatregelen vóór en maatregelen tijdens de test zullen de geteste elementen objectiveren.

devant chez eux, supportent aujourd'hui la circulation d'une voirie régionale normale. En outre, ils bénéficient d'un nombre de places de stationnement accru, puisqu'ils peuvent à présent se garer de part et d'autre de la berme centrale.

L'exemple le plus récent de réduction des bandes de circulation est celui de l'avenue Charles Quint, où le nombre de bandes a été ramené de trois à deux en direction de la ville, pour créer une bande réservée aux bus. Cet aménagement n'a pas davantage entraîné une augmentation significative des files à cet endroit.

Enfin, toujours en termes de conception et d'approche de la ville, les boulevards des Maréchaux à Paris sont un magnifique exemple d'autoroutes urbaines transformées en voiries urbaines normales, avec des trams au centre.

Grâce à cet aménagement urbain, l'habitant s'est réapproprié son quartier et n'a plus à subir une voirie de six à huit bandes, comme c'est le cas du boulevard Général Jacques aujourd'hui.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De manière générale, il faut souligner l'intérêt que présente la réalisation de tests grandeur nature, qui permettent de vérifier l'incidence réelle de projets de mobilité. En effet, les simulations ne permettent pas toujours d'anticiper l'évolution des comportements des usagers de la route face à une modification des habitudes. Dans de nombreux cas, les tests montrent que les inconvénients supposés lors des débats préalables - parfois très passionnés - ne se vérifient pas.

Dans le cas des transports publics, la mise à l'essai du couloir des bus à contresens dans la rue Willems à Saint-Josse-ten-Noode a, par exemple, permis d'en vérifier la pertinence et de confirmer son aménagement par la suite. De nombreuses personnes étaient très réticentes par rapport à ce projet, mais le test a convaincu tout le monde.

Nous pensons que la durée du test doit être d'au minimum six mois, afin de pouvoir évaluer sérieusement les effets du changement mis à l'épreuve. Cette durée permet aux utilisateurs occasionnels d'adapter leur comportement.

Het klopt dat bij deze test de gevolgen voor de tram niet gesimuleerd kunnen worden, omdat we geen voorlopige derde trambocht naar de Adolphe Buyllaan aanleggen. Voor een test van korte duur kunnen we geen haltes afbreken en nieuwe aanleggen of de afstandsbedieningen in de trams activeren.

Dat betekent dat de test slechts een beperkt beeld kan opleveren van de toekomstige werking van het openbaar vervoer op dit kruispunt, iets wat we niet mogen vergeten bij de evaluatie.

De test wordt aan beide kanten van de sporen uitgevoerd op het deel waarvoor een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd is. De tramhaltes worden niet verplaatst. Er kan echter geen derde spoor aangelegd worden voor een test.

Er komen vluchtheuvels en andere kleine ingrepen om de veiligheid en het comfort van de voetgangers te verhogen. De verkeerslichten worden verplaatst voor de test en de synchronisatie wordt aangepast. Toch zal deze niet dezelfde zijn als bij de definitieve heraanleg, omdat de spoorinfrastructuur dat niet toelaat.

Het laatste stuk van de Adolphe Buyllaan krijgt eenrichtingsverkeer om de effecten zo goed mogelijk te simuleren en er wordt een afgetekend fietspad geïntegreerd in de testfase.

Het kruispunt van de Roosevelt-, Lloyd George- en Cereslaan valt niet onder de stedenbouwkundige vergunning en is dus niet opgenomen in de test. Toch moeten we bekijken of de verkeersstroom eenvoudiger kan. Mobiel Brussel bestudeert dat momenteel.

Over het aantal trams van lijn 94 dat vertraagd wordt door trams van lijn 7 en trams die naar de remise rijden aan de Renbaanlaan, zal ik de MIVB cijfers vragen.

Ik heb ook nog geen data voor de testfase.

Het spreekt voor zich dat de veiligheid van voetgangers en fietsers in de Wetstraat beter moet.

Ik blijf bij mijn standpunt over de Leuvensesteenweg en het project waarvoor de vergunning weldra afgegeven wordt.

Dans le cas qui nous occupe, l'évaluation du test sera faite sur la base de mesures de temps de parcours et de comptages de la circulation automobile. Des mesures de référence avant le test et des mesures pendant celui-ci permettront d'objectiver le dispositif testé.

Il est exact qu'ici, un test ne permettra pas de simuler la situation projetée pour les trams, puisque nous n'envisageons pas de poser provisoirement la troisième voie de virage des trams vers l'avenue Buyl. Il n'est pas non plus envisageable, dans le cadre d'un test de courte durée, de démolir les arrêts existants pour en construire d'autres, ni de faire fonctionner les télécommandes des trams comme dans la situation projetée.

Nous en déduisons que le test ne pourra donner une image fiable du fonctionnement futur des transports publics dans ce carrefour. Cette donnée devra être gardée à l'esprit lors de son évaluation. Après analyse, il nous semble toutefois possible de réaliser un test grandeur nature qui donnera un aperçu acceptable de l'impact du futur projet sur la circulation.

Le test sera mené sur le tronçon concerné par le projet couvert par la demande de permis d'urbanisme, de chaque côté des voies. Les arrêts de tram seront maintenus à leur implantation actuelle. La réalisation d'une troisième voie n'est toutefois pas possible dans le cadre d'un test.

Des îlots et d'autres petites interventions, telles que l'aménagement d'oreilles, seront réalisés afin d'augmenter la sécurité et le confort des piétons. Le déplacement des feux est également prévu dans le cadre du test, et leur synchronisation sera adaptée. Celle-ci ne sera cependant pas identique à celle prévue dans le cadre du réaménagement définitif, car les infrastructures ferrées ne le permettent pas.

Concernant le test, le dernier tronçon de l'avenue Buyl sera également mis à sens unique, afin de simuler au mieux les effets des demandes de permis d'urbanisme. Une piste cyclable marquée sera a priori intégrée au test.

Pendant le test, la zone de stationnement sera maintenue le long des trottoirs. Il n'est pas possible de prévoir un trottoir le long du site propre. L'implantation de la zone de stationnement n'a pas d'influence sur l'objectif du test.

We mogen niet vergeten dat de Leuvensesteenweg ter hoogte van Madou niet afgesloten was voor het verkeer. In eerste instantie was het de bedoeling er bussen te laten rijden. Na onderzoek is beslist het openbaar vervoer door de Scailquinstraat te sturen en auto's in een richting over de Leuvensesteenweg te laten rijden.

Bij de heraanleg van de Leuvensesteenweg komt alles op hetzelfde niveau, zonder verhoogde stoepen. De grote voetgangerszone wordt afgeschermd met amsterdammertjes.

De test zou tijdens de eerste week van de paasvakantie van start moeten gaan.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is onbegrijpelijk dat er in de test geen rekening wordt gehouden met de synchronisatie van de*

Le carrefour des avenues Roosevelt, Lloyd George et de Cérès ne fait pas l'objet du permis d'urbanisme et n'est donc pas intégré au test. Néanmoins, il est opportun de réfléchir à la simplification du flux de la circulation à cet endroit. L'étude d'opportunité est en cours au sein de Bruxelles Mobilité.

Concernant le nombre de trams de la ligne 94 qui seraient ralentis par ceux de la ligne 7 et l'arrivée des trams au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome, je demanderai à la STIB de me fournir des éléments chiffrés, pour autant qu'elle en dispose.

À ce stade, je ne dispose pas non plus des dates de la phase de test.

Concernant la piste cyclable dans la rue de la Loi, il va de soi que la sécurité des piétons et des cyclistes doit être améliorée et mérite toute notre attention.

En ce qui concerne la chaussée de Louvain et le projet dont le permis est sur le point d'être délivré, je maintiens mon point de vue.

Il ne faut pas oublier qu'à Madou, la chaussée de Louvain n'était pas fermée à la circulation. Au début, nous avons prévu de faire circuler les bus sur la chaussée de Louvain. Après analyse, et à la demande de la STIB, nous avons décidé de faire passer tous les transports publics du côté de la rue Scailquin et de laisser les voitures rouler dans un sens sur la chaussée de Louvain.

Le réaménagement de la chaussée de Louvain sera nouveau, parce que tout sera à la même hauteur et qu'il n'y aura plus de trottoirs marqués. La partie piétonne sera protégée par des potelets. En outre, ce nouvel aménagement prévoira plus d'espace pour les piétons. Le test effectué a permis d'évaluer ce que nous pourrons, je l'espère, réaliser prochainement.

Le début du test est prévu pour le début du mois d'avril, lors de la première semaine des vacances de Pâques.

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

Mme Céline Delforge.- Je constate que l'on s'inquiète différemment de la sécurité des piétons selon que l'on aborde certains carrefours derrière le

verkeerslichten die de doorstroming van de trams moet verbeteren en de verplaatsing van de tramhaltes die de verkeersveiligheid voor de voetgangers moet doen toenemen.

Ik blijf er ook bij dat een testfase van drie maanden te kort is. Er is een reden waarom testfases meestal zes maanden duren. Het duurt even voor de gebruikers hun gedrag aanpassen.

Bovendien is het geen goed idee om de testfase, die tot heel wat chaos zal leiden, net voor de verkiezingen uit te voeren. Dat speelt in het voordeel van diegenen die tegen een heraanleg gekant zijn. Dit is niet de juiste aanpak als het gewest zijn doelstellingen wil bereiken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *In de testfase zullen de verkeerslichten worden verplaatst en zal de regeling van de lichten worden aangepast. Wij zullen trachten de*

volant d'une voiture ou en les traversant sur les passages cloutés. Aujourd'hui, la sécurité routière est tout bonnement dramatique. Les photos le prouvent : c'est du délire ! Dire que l'on craint pour la sécurité des piétons en cas de réaménagement du boulevard, c'est à la limite de l'odieux.

Je suis étonnée que la question des feux et du déplacement des arrêts soit considérée comme non fondamentale pour le test. On sait pourtant que la synchronisation des feux est fondamentale pour la réussite ou l'échec d'un projet. C'est inquiétant : on va donc tester autre chose que le projet prévu.

Vous me dites aussi que l'on ne va pas déplacer les arrêts de tram. En tant qu'utilisatrice des transports publics, je peux pourtant vous assurer que la traversée d'un arrêt à l'autre, sans protection ni trottoir, au milieu des rails et des voitures, est extrêmement dangereuse. En gros, le test sera réalisé sans la synchronisation des feux et sans une série d'avantages pour les usagers des transports publics, qui pourront ensuite bénéficier d'un meilleur cheminement et d'un meilleur accès aux correspondances.

De plus, je maintiens que procéder à ce test pendant trois mois, juste avant les élections, est un non-sens. Si les tests se déroulent généralement sur six mois, c'est précisément parce qu'un temps d'adaptation est nécessaire. Faire coïncider la période du grand chaos - inévitable, puisqu'on ne laisse pas de temps d'adaptation et qu'on ne testera pas le projet dans sa totalité - avec celle des élections, qui c'est tout sauf intelligent. J'y vois même un vilain calcul de la part des opposants à ce réaménagement.

Je suis extrêmement inquiète. J'ignore quelles conclusions tirer de ce qui est en train de se passer, mais ce n'est pas du tout encourageant pour les objectifs que la Région s'est fixée. Elle ne met vraiment pas toutes les chances de son côté. Désormais, je demanderai aussi des tests pour tout ce qui n'a pas l'heur de me plaire.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est prévu, dans le cadre du test, de déplacer les feux de signalisation et d'adapter les grilles de feux. Celles-ci seront encore modifiées lors du réaménagement

definitieve situatie zo goed mogelijk te benaderen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *De testen houden geen rekening met bepaalde voordelen in de plannen, zoals een derde spoor voor tram 94.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De weg zal worden versmald om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Niet alle betrokken overheden zijn even enthousiast als u. Sommige zullen trachten stokken in de wielen te steken.*

Dit compromis voor het project van heraanleg van de Buyllaan, dat al het tiende is, zal negatieve gevolgen hebben voor de inwoners van een aantal omliggende straten.

U loopt met open ogen in de val en sleurt ons allemaal mee!

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de toegang van de PBM's tot het openbaar vervoer van de MIVB".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellatie wordt naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

définitif. Nous allons toutefois tenter de nous rapprocher au maximum de la situation définitive.

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

Mme Céline Delforge.- Les tests qui sont réalisés n'intègrent pas les avantages du réaménagement, comme une troisième voie pour le tram 94.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La voirie sera réduite en vue de maintenir, voire d'améliorer, la fluidité du trafic.

Mme Céline Delforge.- Toutes les autorités impliquées ne sont pas aussi enthousiastes que vous et elles mettront tout en œuvre pour saboter ce projet.

Ainsi, le réaménagement de l'avenue Buyl fait l'objet de ce qui est déjà le dixième compromis, avec des conséquences néfastes pour les riverains de certaines rues.

Vous tombez à pieds joints dans le piège, en nous entraînant tous dedans !

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'accès des PMR aux transports de la STIB".

Mme la présidente.- L'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT LURQUIN**

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

betreffende "het parkeerplan in Sint-Agatha-
Berchem".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

betreffende "het niet weergeven van de
bestemming in de trams en bussen".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

betreffende "de illegale reclamezuilen aan de
Waverssesteenweg".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ANNEMIE MAES**

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

betreffende "de voordeelkaarten bij de
MIVB".

**QUESTION ORALE DE M. VINCENT
LURQUIN**

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

concernant "le plan de stationnement à
Berchem-Sainte-Agathe".

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

concernant "les ratés des indicateurs de
destination sur les trams et les bus".

**QUESTION ORALE DE MME CÉLINE
DELFORGE**

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

concernant "les poteaux publicitaires
illégaux de la chaussée de Wavre".

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE
MAES**

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

concernant "les cartes STIB à tarif
préférentiel".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ANNEMIE MAES**

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

betreffende "de optimalisatie van bus 53".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
VIVIANE TEITELBAUM**

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

betreffende "de staat van de voetpaden na de
werken op de Elsensesteenweg".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen
worden naar een volgende vergadering verschoven.

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE
MAES**

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

concernant "l'optimisation de la ligne de bus
53".

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

concernant "l'état des trottoirs suite aux
travaux chaussée d'Ixelles".

Mme la présidente.- Les questions orales sont
reportées à une prochaine réunion.