



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 MAART 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 12 MARS 2014**

—

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

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

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

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

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

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

INHOUD

INTERPELLATIES	6
- van de heer Benoît Cerexhe	6
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "het gevoerde en te voeren beleid ten gunste van carpooling in ons Gewest".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Benoît Cerexhe.</i>	9
- van mevrouw Céline Delforge	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de aangekondigde nieuwe verkeersplannen voor de vijfhoek en de afschaffing van de gelede bussen in diezelfde zone".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	14
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	16
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	6
- de M. Benoît Cerexhe	6
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "les politiques menées et à mener pour développer le covoiturage dans notre Région".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Benoît Cerexhe.</i>	9
- de Mme Céline Delforge	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les nouveaux plans de circulation annoncés dans le pentagone et la suppression des bus articulés dans cette même zone".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	14
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het verkeer langs de waterweg in 2013".		Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le trafic assuré par la voie d'eau en 2013".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	17	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	17
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	20	- de Mme Viviane Teitelbaum	20
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het budget voor de vertramming van lijn 71".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le budget alloué à la tramification du 71".	
MONDELINGE VRAGEN	20	QUESTIONS ORALES	20
- van mevrouw Céline Delforge	20	- de Mme Céline Delforge	20
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de illegale reclamezuilen aan de Waversesteenweg".		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".	
- van mevrouw Céline Delforge	22	- de Mme Céline Delforge	22
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de controle op het MIVB-net tijdens het weekend van 8 en 9 februari 2014".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les actions de contrôle sur le réseau de la STIB le week-end des 8 et 9 février 2014".	

<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 24</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de toekomst van het MIVB-depot Jacques Brel".</p>	<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 24</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 devenir du dépôt de la STIB Jacques Brel".</p>
<p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 29</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de geplande werken in metrostation Erasmus".</p>	<p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 29</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 travaux programmés à la station Erasme".</p>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "het gevoerde en te voeren beleid ten gunste van carpooling in ons Gewest".

De voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).*- *In vergelijking met het Europese gemiddelde telt België vier keer meer mensen die in een ander gewest werken dan waar ze wonen. Vooral het Brussels Gewest trekt veel pendelaars aan, ongeveer 371.000. De files die daarvan het gevolg zijn, tasten de levenskwaliteit van zowel de pendelaars als de Brusselaars aan en zijn ook slecht voor de competitiviteit van de ondernemingen.*

Om daar iets aan te doen, is een combinatie van maatregelen nodig, zoals een beter openbaarvervoeraanbod of de ontwikkeling van telewerk. Die oplossingen beantwoorden echter niet aan de behoeften van alle pendelaars.

Georganiseerde carpooling kan het verkeer sterk doen afnemen. Tijdens de spits is slechts één wagen op vijf bemand door twee of meer personen. Indien we het verkeer op bepaalde delen van de autosnelweg met 15 tot 25% kunnen doen dalen, kunnen we de files terugdringen. We hoeven dus slechts één alleenrijder op vier te overtuigen.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "les politiques menées et à mener pour développer le covoiturage dans notre Région".

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

M. Benoît Cerexhe.- Proportionnellement à la moyenne européenne, la Belgique compte quatre fois plus de personnes travaillant dans une autre région que celle de leur habitation. La Région bruxelloise capte une très grande partie de ces travailleurs, avec environ 371.000 personnes qui y exercent une profession sans y habiter. Les embouteillages qui en résultent affectent la qualité de vie des Bruxellois, des Wallons et des Flamands, qui perdent beaucoup de temps dans les bouchons, et grèvent la compétitivité des entreprises de l'ensemble de la Belgique et de Bruxelles, en particulier.

Afin de répondre à cette situation, une combinaison de différentes mesures doit être mise en œuvre, qui englobe l'amélioration et le renforcement de l'offre de transports publics (trains, RER, transports en commun...) ou le télétravail, autant de propositions qui alimentent les travaux de notre commission depuis un certain temps.

Cependant, ces réponses à la congestion routière ne sont pas toujours adaptées à la situation de certains navetteurs (contraintes professionnelles ou

Door op de belangrijkste toegangswegen tot het gewest bepaalde rijstroken voor carpooling voor te behouden, kunnen we dat systeem stimuleren. Wie met twee personen of meer rijdt, gaat zonder meerprijs sneller vooruit, terwijl wie alleen in de wagen zit met een duidelijk zichtbaar alternatief wordt geconfronteerd.

Het systeem wordt reeds op grote schaal toegepast in grote steden in Canada en de Verenigde Staten, soms alleen tijdens de spits.

Het Europese programma Icaro (Increase of Car Occupancy) steunt sinds 1997 initiatieven rond autodelen in verscheidene Europese steden.

Het Iris 2-plan besteedt weinig aandacht aan autodelen. Komt dat doordat het systeem weinig gebruikt werd toen het plan werd opgesteld, of zijn er studies waaruit blijkt dat het geen goede oplossing is?

Bestaan er studies over de mogelijkheden van autodelen in Brussel en wat zijn de conclusies?

Heeft Mobiel Brussel al simulaties uitgevoerd op de verkeersassen waar aparte rijstroken voor autodelers mogelijk zouden zijn? Hoeveel zou een dergelijke inrichting van de openbare weg kosten?

Welke subsidies geeft de regering aan verenigingen om carpooling te ontwikkelen?

Wat vindt u van het Uber-netwerk, dat je kunt zien als een nieuwe vorm van autodelen? Ik heb vragen bij het commerciële karakter van Uber, maar evenzeer bij de juridische argumenten die tegen het netwerk worden gebruikt.

Op grond waarvan kan een dergelijke nieuwe vorm van autodelen worden verboden? Het Brussels Gewest steunt immers al jaren een gelijkaardig systeem, dat Taxistop heet. Misschien is Taxistop een minder commercieel initiatief, maar in welke andere opzichten verschilt het van Uber?

Autodelen kan het Brusselse verkeersinfarct gedeeltelijk oplossen, te meer daar het niet veel geld kost. We moeten autodelen dan ook bevorderen.

familiales, absence de gare à proximité du domicile ou du lieu de travail, carence en lignes directes...).

Une solution complémentaire pourrait être le covoiturage organisé. Ce mode de transport peut avoir un impact significatif sur la densité du trafic routier. Seule une voiture sur cinq compte au moins deux personnes à bord en heure de pointe. Partant du constat qu'en réduisant d'environ 15% à 25% le trafic sur certains tronçons autoroutiers, il est possible de réduire les congestions (on l'a observé durant les vacances scolaires !), nous pourrions convaincre un "autosoliste" sur quatre de ne pas utiliser sa voiture et de rejoindre un autre automobiliste pour que la circulation redevienne fluide.

Un aménagement spécifique des principales voies d'accès à la Région bruxelloise et dans celle-ci, permettant, par exemple, de réserver certaines bandes de circulation au covoiturage, encouragerait vivement cette forme de partage de la mobilité automobile dans notre Région. Cela présenterait le double avantage de fluidifier le trafic d'automobiles chargées de deux personnes ou plus et d'offrir aux "autosolistes" englués dans le trafic une alternative claire et visible illustrant une bonne pratique en termes de mobilité intelligente. On pourrait ainsi encourager le transfert modal sans nécessairement toucher au porte-monnaie des automobilistes, le tout sans investissements excessifs.

Le système des voies réservées est largement répandu dans les grandes villes du Canada ou des États-Unis. Le nombre minimal de passagers varie selon les cas - deux, trois, voire davantage -, mais l'objectif est clair : promouvoir le covoiturage en permettant aux covoitureurs d'emprunter des voies qui leur sont réservées. Parfois, le système n'est appliqué qu'aux heures de pointe.

En Europe, le programme européen Icaro (Increase of Car Occupancy), créé 1997, vise lui aussi à favoriser les initiatives appuyant le covoiturage. Des villes européennes comme Leeds, Bristol, Madrid ou Amsterdam ont adopté le concept.

J'ai relu le Plan Iris 2 des déplacements et je le trouve assez peu prolix quant à l'encouragement au covoiturage comme solution à la réduction de la pression automobile dans notre Région. Peut-on expliquer cette situation parce que le covoiturage était très peu utilisé lors de la rédaction de ce plan

ou par un écartement de la mesure sur la base d'études sur le sujet ?

Existe-t-il des études portant sur le covoiturage en Région bruxelloise et ses possibilités d'implémentation ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

L'administration de Bruxelles Mobilité a-t-elle déjà réalisé des simulations sur les axes qui pourraient accueillir ces voies à haut taux d'occupation ? Quels seraient les investissements nécessaires pour ce faire ?

Quels sont les subsides qu'accorde ou pourrait accorder le gouvernement pour encourager le secteur associatif à développer ce mode de mobilité ?

Je profite de cette interpellation - mais je comprendrais parfaitement que vous ne puissiez pas me répondre car il s'agit d'un phénomène lié à l'actualité - pour évoquer le développement du réseau Uber en Région bruxelloise. Il convient de s'interroger à propos de ce système qui constitue une nouvelle forme de covoiturage.

Si je partage les réflexions et questionnements quant à l'aspect marchand, voire mercantile de cette nouvelle forme de mobilité partagée, je l'interroge également sur les aspects plus juridiques développés pour interdire son implantation sur le territoire bruxellois. On nous a dit que trois véhicules avaient été saisis et que des fédérations de taxis introduisaient des plaintes contre les systèmes Jump et Uber.

Sur quelle base peut-on interdire ces nouvelles formes de covoiturage, alors notre Région soutient depuis des années Taxistop, un système similaire prévoyant également une forme de défraiement kilométrique ? Taxistop est peut-être moins mercantile, mais en quoi les autres propositions divergent-elles ?

Le covoiturage est un élément de réponse intéressant à l'engorgement du trafic à Bruxelles, d'autant qu'il ne nécessite pas d'énormes investissements. C'est une forme de mobilité que nous devons encourager, au bénéfice des Bruxellois, mais aussi de ceux qui n'ont pas d'autres choix pertinents que l'automobile pour rejoindre notre Région, que ce soit pour la visiter, y travailler

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Mijnheer Cerexhe, het is inderdaad problematisch dat de meeste chauffeurs geen passagiers meenemen. In amper 20% van de auto's zit meer dan één passagier. Dat heeft uiteraard negatieve gevolgen voor het fileprobleem. Het is nadelig voor zowel automobilisten als stadsbewoners. Als we ervoor kunnen zorgen dat de gemiddelde bezettingsgraad van de auto's stijgt van 1,2 naar 1,5 passagiers, zal het autoverkeer met 20% afnemen. Dat is echter niet zo eenvoudig te realiseren.*

Het mobiliteitsbeleid is erop gericht om mensen te doen overschakelen op andere vormen van vervoer dan de auto. Sinds 2003 is het verkeer al met 7% afgenomen, maar we moeten onze inspanningen voortzetten.

In het Iris 2-plan wordt aandacht besteed aan autodelen, maar het plan is er toch in de eerste plaats op gericht om andere vormen van vervoer te stimuleren. Dat beleid heeft al resultaten opgeleverd. Zo is het aantal fietsers verviervoudigd en verplaatsten meer mensen zich te voet.

Vaak hebben mensen om psychologische redenen koudwatervrees inzake autodelen, bijvoorbeeld omdat ze hun privéruimte niet graag delen. Het Brusselse Gewest stimuleert autodelen onder meer door subsidies te verstrekken aan Taxistop. De initiatieven van die organisatie sluiten vaak aan bij de vervoersplannen van bedrijven. Er bestaan weinig Belgische studies over autodelen. Het Brussels Gewest werd wel betrokken bij een Waalse studie over het potentieel van autodelen en is ook vertegenwoordigd in een werkgroep van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die autodelen in het hele land wil stimuleren.

De Waalse studie over autodelen leverde vrij positieve resultaten op. Er werd rekening gehouden met een aantal risico's, onder meer op technisch en organisatorisch gebied. De voornoemde werkgroep is nog maar net van start gegaan. Ze moet de problemen inzake autodelen in kaart brengen en middelen bedenken om autodelen te promoten.

ou s'y faire soigner.

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- M. Cerexhe, vous pointez du doigt un problème majeur : "l'autosolisme". On considère qu'à peine 20% des voitures en circulation embarquent plus d'un passager, une attitude génératrice de congestion et de dégradation du cadre de vie. Personne ne sort gagnant de cette situation : ni les automobilistes, ni les habitants de la ville. Il faut savoir que si nous pouvions augmenter le nombre d'utilisateurs par voiture, c'est-à-dire passer de 1,2 à 1,5 utilisateur, cela engendrerait une diminution de la pression automobile de 20% à Bruxelles. Mais c'est évidemment un problème complexe dont la solution ne peut être simple.

La politique de mobilité de la Région bruxelloise est, rappelons-le, axée sur le transfert modal et la réduction de la charge de trafic. Depuis 2003, on constate à Bruxelles une diminution de 7% de la charge de trafic, mais l'effort doit être poursuivi.

Le Plan Iris 2 reprend également la proposition du covoiturage, mais nous avons privilégié le levier du transfert modal vers le transport public. Cette politique a porté ses fruits puisque nous sommes aujourd'hui arrivés à un taux de 100% de volume de voyages en plus en dix ans.

Nous avons aussi encouragé les modes actifs comme l'utilisation du vélo ou la marche. Là aussi, les résultats sont au rendez-vous puisque le nombre d'utilisateurs de vélo a quadruplé et que nous sommes arrivés en tête des parts modales intrabruelloises de la marche avec 37%.

En outre, il subsiste des freins psychologiques au covoiturage en termes de partage d'espace privé et de flexibilité des horaires.

Néanmoins, comme indiqué dans le Plan Iris 2, la Région appuie le système de covoiturage par un soutien récurrent aux activités de Taxistop dont la mission de base est la promotion du covoiturage de manière générale. Ces activités sont notamment intégrées aux plans de déplacement d'entreprises. En matière de covoiturage, peu d'études sont disponibles à l'échelle belge. La Région de

We hebben nog geen simulaties laten uitvoeren.

Een systeem met rijstroken die zijn voorbehouden voor autodelers zou twee problemen met zich meebrengen. Ten eerste zouden er controles moeten worden uitgevoerd en ten tweede zijn dergelijke rijstroken enkel zinvol op grote verkeersassen en invalswegen, ook buiten de grenzen van het Brussels Gewest. Het heeft geen zin om het systeem tot het Brussels Gewest te beperken.

De regering stimuleert autodelen al jaren en verstrekt daarvoor subsidies aan de vzw Taxistop. Taxistop ontwikkelt communicatietools voor bedrijven en particulieren, zoals apps, bewustmakingsmateriaal enzovoort. Jaarlijks helpt Taxistop een achttal bedrijven met het stimuleren van autodelen bij hun werknemers. Voorts ontwikkelt Taxistop de websites Carpoolplaza en Eventpool.

De jaarlijkse subsidie voor Taxistop bedraagt ongeveer 40.000 euro.

Bepaalde ondernemingen op Brussels grondgebied bieden specifieke infrastructuur aan, zoals parkeerplaatsen voor carpoolers.

Op 20 februari 2014 besloot de Brusselse regering de modaliteiten vast te leggen voor intergewestelijk overleg ter stimulering van carpooling.

Binnenkort bepalen we samen met onze Vlaamse en Waalse collega's welke instrumenten op het vlak van infrastructuur, controle, informatie en bewustmaking voorrang krijgen om autosolisme en filevorming tegen te gaan.

U stelt uw vraag over Uber beter aan mevrouw Grouwels, die bevoegd is voor de taxi's. Het Uber-systeem is eerder een manier voor chauffeurs om geld te verdienen, terwijl ze in het kader van de carpooling een deel van de kosten voor hun rekening nemen.

Ik heb de federale minister voor Financiën reeds meermaals gevraagd de gewesten samen te brengen om na te gaan welke fiscale hefboomen de mobiliteit en in het bijzonder het autodelen kunnen stimuleren. Ik heb echter nooit een antwoord gekregen.

Bruxelles-Capitale a été associée à l'étude sur le potentiel du covoiturage dynamique en Wallonie (2012), et est depuis peu associée au groupe de travail mis en place par le service public fédéral (SPF) Mobilité et transports visant à favoriser le covoiturage dans l'ensemble du pays. Cette politique ne concerne pas uniquement la Région bruxelloise mais également les navetteurs qui s'y rendent quotidiennement.

L'étude sur le covoiturage dynamique en Wallonie visait à évaluer la pertinence de ce système en vue de son implantation éventuelle, et à établir une typologie de l'utilisateur et des principaux risques, notamment techniques et organisationnels.

En ce qui concerne le groupe de travail du SPF Mobilité et transports, nous n'en sommes qu'aux premières discussions. L'objectif de ce groupe de travail est d'identifier les difficultés liées à la mise en place du covoiturage et d'encourager ce mode de déplacement comme remède à "l'autosolisme".

Il n'y a pas eu de simulation car les axes où on aurait pu le faire sont peu nombreux en Région de Bruxelles-Capitale.

Un système de bandes de circulation réservées aux covoitureurs poserait deux problèmes pour notre Région : d'abord, le contrôle de ces bandes, qui doit être particulièrement efficace pour éviter les abus ; ensuite, le fait que, pour être opérantes, lesdites bandes devraient surtout être prévues sur les grands axes autoroutiers vers et autour de la Région bruxelloise, donc sur le territoire des autres Régions. Nous ne sommes donc pas opposés à un tel système, mais cela n'aurait guère de sens de le circonscrire au territoire de la Région bruxelloise. Il faudrait au contraire une continuité d'une Région à l'autre.

Depuis des années, le gouvernement soutient le déploiement de l'offre de covoiturage et accorde des subsides à l'asbl Taxistop, opérateur historique dans ce domaine. Dans le cadre de cette mission, Taxistop développe des outils de communication à destination des entreprises et des particuliers : applications informatiques, campagnes de sensibilisation, participation à la formation de conseillers en mobilité, etc. Par exemple, Taxistop encadre chaque année une dizaine d'entreprises pour y instaurer une dynamique de covoiturage. Elle travaille par ailleurs au développement de ses

outils informatiques tels que la base de données Carpoolplaza, et en crée de nouveaux, comme la plate-forme Eventpool pour le covoiturage lors d'événements, tout en assurant leur promotion.

Le subside annuel accordé à l'association Taxistop se monte à environ 40.000 euros.

Certaines entreprises implantées sur le territoire bruxellois proposent des modalités spécifiques pour encourager cette pratique, comme la réservation d'une place de stationnement dans l'entreprise. Ces actions sont soutenues dans le cadre des plans de déplacement des entreprises.

Enfin, le 20 février 2014, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale a décidé, dans le cadre du calendrier de fin de législature pour la politique de mobilité, qu'avec ma collègue, la ministre Brigitte Grouwels, nous établirions les modalités d'une concertation interrégionale relative à l'encouragement du covoiturage.

Nous aurons donc le plaisir de convier très prochainement nos collègues de Flandre et de Wallonie à une réunion qui permettra d'identifier les leviers prioritaires à actionner pour réduire "l'autosolisme" et donc la congestion, que ce soit en termes d'infrastructures, de contrôle, d'information ou de sensibilisation.

La question d'Uber concerne plutôt Mme Grouwels, qui a la compétence des taxis. Pour ce qui est des différences entre les dispositifs, le système Uber constitue plutôt une manière de gagner sa vie pour le chauffeur, tandis que, dans le cadre du covoiturage, le conducteur prend une partie des frais à sa charge. Il est impossible de gagner sa vie avec les sommes reçues dans le cadre de Taxistop ou du covoiturage. Uber s'apparente davantage à un système de taxis. Je vous renvoie à Mme Grouwels pour les détails.

Pour conclure, je rappelle que j'ai à plusieurs reprises demandé au ministre fédéral des Finances de réunir les Régions afin d'identifier les leviers fiscaux à actionner pour favoriser la mobilité, et notamment le covoiturage. Cet appel est à ce jour resté sans réponse.

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

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

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat het Brussels Gewest het thema met de andere gewesten heeft besproken. Het systeem tot het Brusselse grondgebied beperken, zou inderdaad weinig zinvol zijn.*

Ik hoop dat er schot in de zaak komt, want in andere Europese steden blijkt autodelen een nuttig instrument.

Er bestaan tegenwoordig systemen, zoals camerabewaking, die de controle aanzienlijk vergemakkelijken.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *In Nederland zijn er mensen betrappt die poppen in hun auto hadden geplaatst...*

(Vrolijkheid)

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Dat mag geen reden zijn om het systeem niet te ontwikkelen.*

In verband met Uber en Taxistop zal ik mevrouw Grouwels ondervragen.

- 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 aangekondigde nieuwe verkeersplannen voor de vijfhoek en de afschaffing van de gelede bussen in diezelfde zone".

M. Benoît Cerexhe.- Je suis heureux que, dans ce domaine, le gouvernement bruxellois a pris l'initiative de mettre les autres Régions autour de la table le 20 février 2014. Vous avez parfaitement raison, cela n'a en effet pas de sens de développer ce système uniquement sur le territoire de Bruxelles : tous les axes rentrants doivent être concernés de la même manière.

J'espère qu'on pourra avancer en matière de covoiturage à Bruxelles, parce que, dans les villes étrangères qui l'appliquent, on voit que ce n'est pas le remède miracle, mais tout de même un moyen de progresser.

Je suis un peu plus nuancé que vous en ce qui concerne la problématique du contrôle. Aujourd'hui, une série de systèmes, dont les caméras implantées dans l'espace public, permet de contrôler aisément s'il y a effectivement plus d'une personne dans une voiture.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Aux Pays-Bas, on a vu des personnes - certes pas en majorité - placer des poupées sur le siège passager...

(Sourires)

M. Benoît Cerexhe.- Cela ne doit pas être un obstacle au développement du système.

Concernant le problème d'Uber, de Taxistop et des taxis, je poserai des questions juridiques précises à Mme Grouwels.

- 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 "les nouveaux plans de circulation annoncés dans le pentagone et la suppression des bus articulés dans cette même zone".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De burgemeester van Brussel-Stad kondigt reeds voor 2015 een plan aan voor de heraanleg van de Vijfhoek en de centrale lanen. De vaak overvolle gelede bussen zullen uit de Vijfhoek worden geweerd, evenals de huidige eenrichtingswegen voor bussen.*

De MIVB zou bovendien achter een systeem voor elektrische bussen in de Vijfhoek staan.

Door het verdwijnen van de gelede bussen zijn er dubbel zoveel voertuigen en chauffeurs nodig en neemt ook het aantal overstappen toe. De voorstellen zijn dan ook hinderlijk voor de reiziger.

Ze druisen bovendien in tegen de doelstellingen van het gewest, zijn duur en brengen de bediening in de rest van het gewest in het gedrang.

Indien de eigen beddingen en de gelede bussen worden afgeschaft en de elektrische bussen alleen in de Vijfhoek worden ingezet, hebben we meer bussen en chauffeurs nodig, terwijl we net met een tekort kampen.

Wordt daarover overleg gepleegd tussen de stad, het gewest en de MIVB?

Wie draait op voor de hoge kosten van het plan?

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

Mme Céline Delforge.- Je suppose que, comme moi, vous avez vu dans la presse que le bourgmestre de la Ville de Bruxelles annonce, pour 2015 déjà, un projet de réaménagement du Pentagone et des boulevards du centre qui prévoit la suppression du passage de bus articulés - présents et souvent bien remplis sur les lignes 71, 95, 66 et 63 - dans le Pentagone, ainsi que des actuelles circulations à contresens autorisées aux bus.

À en croire le bourgmestre, la STIB se montrerait également ouverte à l'idée d'un système de bus électriques dédié au Pentagone.

Enfin, les bus articulés ne seraient plus les bienvenus dans cette zone, quitte à "doubler le nombre de véhicules et de chauffeurs". Or, les bus des lignes 71 et 95 sont déjà bien souvent remplis dès leur terminus dans le Pentagone. De plus, on ne saurait imaginer l'introduction de bus non articulés sans créer de nouvelles ruptures de charges à la sortie du Pentagone, où le nombre de voyageurs augmente encore.

Non seulement, ces propositions impliquent de nouvelles correspondances, et donc des désagréments pour les voyageurs, mais elles sont surtout inadéquates.

Ces propositions, contraires aux objectifs de la Région, auront des conséquences en termes financiers qui ne peuvent que se faire au détriment de la desserte du reste de la Région.

Supprimer les sites propres et réintroduire les bus dans le trafic automobile est contraire à la logique. Il s'agirait en effet de doubler le nombre de véhicules, d'en dédier certains exclusivement au Pentagone, de multiplier le nombre de chauffeurs, alors qu'on manque, et de chauffeurs, et de véhicules sur l'ensemble du réseau de surface de la Région.

Des contacts sont-ils en cours à ce sujet entre la Ville de Bruxelles, la Région et la STIB ?

Qui, outre les usagers du transport public en termes de perte de confort et d'efficacité, va assumer le surcoût financier de ce plan ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De inrichting van een voetgangerszone in het stadscentrum kan het hart van de stad doen herleven. Alle beleidsniveaus moeten hun steentje bijdragen.*

Ervaringen uit de buurlanden tonen aan dat een dergelijke voetgangerszone alleen werkt als ze goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. De kwaliteit van de dienstverlening moet dus behouden blijven.

De gelede bussen moeten toegang blijven hebben tot de voornaamste attractiepolen in het stadscentrum. Ook de eigen beddingen moeten behouden blijven. Zo is het ook gegaan in alle andere grote steden waar een voetgangerszone is ingevoerd.

Er kan geen sprake zijn van aansluitingen die nadelig zijn voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

De stad Brussel heeft wel een punt wanneer ze zegt dat de eindhaltes aan het de Brouckèreplein veel plaats innemen, wat slecht is voor de buurtwinkels. Het klopt ook dat het openbaar vervoer de dichtbevolkte wijken van de Vijfhoek beter met elkaar moet verbinden.

Momenteel is het gebruik van elektrische minibussen niet aan de orde. Met de huidige technologie kunnen die geen hele dag functioneren zonder de batterijen op te laden. Ze staan trouwens ook niet in het beheercontract.

De gesprekken van de stad Brussel met de MIVB en Mobiel Brussel verlopen constructief.

De MIVB werkt aan een nieuw richtplan voor de bussen. Dat is een uitgelezen kans om het netwerk in de Vijfhoek grondig te herzien. Uiteraard moet er bij alle voorstellen ook gekeken worden naar het kostenplaatje en naar de verdeling van de kosten tussen de stad en het gewest.

Overigens moet de stad Brussel een mobiliteitsplan uitwerken dat strookt met het Iris 2-plan, anders

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La réalisation d'un important piétonnier dans le centre-ville est sans aucun doute un projet majeur qui pourra contribuer à revitaliser le cœur de la ville. Il va de soi que l'ensemble des pouvoirs publics concernés doivent se mobiliser avec la Ville de Bruxelles pour contribuer à la réussite de ce projet.

Toutes les expériences menées en ce sens dans les pays voisins montrent qu'un des éléments clés de la réussite d'un grand projet de piétonnier est que son accessibilité soit assurée par un excellent réseau de transports publics. Dès lors, pour la Région, il ne peut être question, dans le cadre de ce projet, de dégrader d'une manière ou d'une autre la qualité du service de transport public. Il faudra au contraire profiter de ce grand projet pour l'améliorer.

Selon moi, il ne peut être question d'empêcher, par principe, les bus articulés d'accéder au centre-ville et aux principaux pôles d'activités car ceux-ci sont indispensables à la qualité du service des lignes les plus fréquentées du réseau. Il ne peut non plus être question de faire circuler les bus de la STIB sans aucune facilité de passage par rapport au reste du trafic.

Dans toutes les villes qui ont mené à bien de grands projets de piétons en centre-ville, une attention particulière a été accordée à la priorité absolue du passage des transports publics de surface, complémentaires aux réseaux souterrains, sur des itinéraires distincts de ceux réservés aux automobiles et aux accès aux parkings.

Enfin, il ne peut être question de créer de nouvelles correspondances qui pénaliseraient les usagers des transports publics.

Ceci dit, la préoccupation des autorités locales concernant l'incidence négative sur l'activité commerciale des terminus occupant des espaces importants aux abords de la place de Brouckère mérite d'être entendue, de même que la nécessité d'assurer une meilleure liaison en transports publics entre les quartiers denses du Pentagone.

À ce stade, il est prématuré de parler de la mise en

kan het gewest dat niet goedkeuren.

œuvre de minibus électriques pour assurer ces liaisons internes, ce projet n'étant pas repris dans le contrat de gestion de la STIB et les technologies disponibles ne permettant pas de garantir à un bus électrique d'effectuer la totalité de son service journalier sans recharger ses batteries.

La STIB et Bruxelles Mobilité ont tout récemment pris connaissance des projets envisagés par la Ville de Bruxelles. Ceux-ci font l'objet d'analyses et de réunions de travail qui ont lieu dans un esprit constructif.

La préparation du nouveau plan directeur bus de la STIB offre l'opportunité d'une réflexion en profondeur sur le réseau du Pentagone. Il faudra évidemment, le moment venu, procéder à l'évaluation financière des propositions qui découleront de cette réflexion et voir, le cas échéant, quelle part des surcoûts serait prise en charge par la Ville de Bruxelles et la Région.

Je rappelle en tout cas qu'au terme de l'ordonnance mobilité, la Ville de Bruxelles se doit d'élaborer son plan de mobilité dans le respect du Plan Iris 2. À défaut, celui-ci ne pourrait être approuvé par le gouvernement.

Soulignons le bon dialogue entre la Région et la Ville dans l'analyse en cours de ces nouveaux plans.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *De negatieve impact van de eindhaltes in de buurt van het de Brouckèreplein heeft wellicht meer te maken met hun inbedding in de openbare ruimte dan met hun aanwezigheid op zich. De winkels draaiden er nog nooit zo goed dankzij de toestroom van chauffeurs en passagiers.*

Mme Céline Delforge.- Je suis ravie d'entendre votre souhait de transports publics les plus efficaces possible dans le Pentagone.

We mogen de financiële gevolgen van de plannen niet uit het oog verliezen: de elektrische minibussen kunnen uiteraard niet gratis worden aangeboden. Dergelijke investeringen krijg je aan de inwoners van slecht bediende wijken nooit verkocht.

Pour ce qui est de l'incidence de l'implantation de terminus dans le centre-ville, vous évoquiez le quartier De Brouckère. Je crois cependant que l'aspect peu sympathique des terminus qui s'y trouvent est davantage dû au bâti qu'aux terminus eux-mêmes. Les commerces qui se trouvent à proximité du terminus de bus Anneessens, par exemple, ne se sont jamais aussi bien portés : c'est ce terminus qui leur fournit l'essentiel de leur clientèle (chauffeurs et passagers).

Ik hoop dat de eigen beddingen in de toekomst behouden blijven.

Par ailleurs, il est indispensable de se pencher sur les implications financières des projets envisagés. La petite navette électrique, c'est sympathique,

Bus 71 is volgens mij de enige gelede bus die mag

verdwijnen, zodra de vergunning er is om de tramlijn aan te leggen tot het station Brussel-Centraal en het Koninklijk Paleis.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het verkeer langs de waterweg in 2013".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *De Haven van Brussel publiceerde onlangs zijn cijfers voor 2013, die wijzen op een lichte stijging van het volume over de waterweg vervoerde goederen. Die stijging is echter het gevolg van de toename van transitovervoer, want het eigen goederenvervoer van de Haven van Brussel neemt af met 6%.*

Bovendien neemt ook het containervervoer af, ofschoon die markt in de loop van 2013 weer opveerde. Volgens de directie van de Haven is die afname te wijten aan een gebrek aan haventerreinen. Hoewel 2012 al geen bijster goed jaar was, boerde de Haven van Brussel met 6% achteruit in 2013.

De Haven van Brussel had aangekondigd dat er meer bouwafval zou worden vervoerd over de

mais cela n'est pas gratuit ! Comment la STIB et la Région expliqueraient-elles aux habitants des quartiers mal desservis par les transports en commun, qui doivent se déplacer dans des bus bondés, que des moyens conséquents seraient consentis pour de tels projets ?

J'espère que la mise en site propre constitue une évidence pour le futur dans notre Région. Le contraire sera un très mauvais signal.

Sinon, le seul bus articulé dont je veux bien voir la disparition est le 71, une fois les permis délivrés pour installer la ligne de tram jusqu'à la gare de Bruxelles-Central et le Palais royal.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le trafic assuré par la voie d'eau en 2013".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Le Port de Bruxelles vient de publier les chiffres du trafic effectué par voie d'eau en 2013. Le tonnage est en très sensible augmentation par rapport à 2012, mais cet accroissement de trafic est dû à la bonne performance du transit.

Le trafic propre accuse une baisse de 6%, ce qui ne peut laisser indifférent.

Un autre point négatif est la diminution du nombre de conteneurs traités au port de Bruxelles, alors que dans l'ensemble, le trafic des conteneurs a confirmé une reprise en 2013. La perte de trafic des conteneurs ne peut s'expliquer par l'insuffisance d'espaces portuaires, comme semble le dire le communiqué de la direction portuaire. En d'autres termes, le trafic propre au port de Bruxelles est en chute de 6% par rapport à l'année 2012, qui n'avait

waterweg. Moet ik uit de cijfers besluiten dat dat voornemen geen werkelijkheid is geworden?

Hebben sommige bedrijven in de havenzone minder goederen vervoerd over de waterweg of klanten verloren?

Welke sectoren worden het ergst getroffen door de afname van het eigen goederenvervoer?

Hoe verklaart u dat het containervervoer met 18% is afgenomen? Heeft dat te maken met de uitbating van de terminal? Via welke havens loopt het containertransport dat de Haven van Brussel heeft verloren?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- 2013 was geen goed jaar voor de Belgische en Europese binnenhavens. De meeste havens, zoals die van Luik, Straatsburg en Bazel, behandelden minder goederen. Ook over de waterwegen werden minder goederen vervoerd.*

De laagconjunctuur had uiteraard ook gevolgen voor de Haven van Brussel.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee soorten bouwafval. De eerste soort is afkomstig van bouwbedrijven die over haventerreinen beschikken en de waterweg gebruiken voor transport. We merken dat het transport van dat afval via de Haven van Brussel niet significant afneemt. De tweede soort is afkomstig van andere bedrijven die veel minder vaak bouwafval over het water vervoeren, zeker indien het afkomstig is van werven die niet langs het kanaal liggen.

Afhankelijk van de ligging van de werven en aangezien bedrijven niet verplicht zijn om bouw- en

pas non plus affiché de score très favorable. Une telle baisse du trafic propre et de celui des conteneurs amène une série de questions pour lesquelles j'apprécierais de connaître vos commentaires.

Le Port de Bruxelles avait annoncé des trafics générés par le transport des déchets de construction. Faut-il en déduire que ce débouché ne s'est pas confirmé en 2013 ?

Des firmes installées au port de Bruxelles ont-elles renoncé au trafic par voie d'eau ou ont-elles perdu des marchés ?

Quels sont les secteurs les plus touchés par la baisse de trafic propre ?

Comment expliquer la diminution du trafic des conteneurs de 18% par rapport à 2012 ? Faut-il y voir une modification dans la politique d'exploitation du terminal ? Où ces trafics ont-ils migré ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'année 2013 n'a pas été favorable au transport par voie d'eau, tant en Belgique que dans les ports intérieurs européens, qui ont, dans leur grande majorité, connu des baisses de volumes.

À titre indicatif, voici la situation de 2013 de différents ports intérieurs en termes de tonnages : Liège a connu une perte de 4,9%, Strasbourg, de 0,1% et Bâle de 5,3%.

En ce qui concerne les tonnages sur les voies d'eau, la configuration est la même : Waterwegen et Zeekanaal a connu une perte de 0,5%, De Scheepvaart, de 3,5% et de 5% pour les voies d'eau wallonnes.

Cette conjoncture touche évidemment aussi les activités et le passage au Port de Bruxelles.

En ce qui concerne les déchets de construction, il convient de faire la distinction entre deux types de déchets de construction :

grondafval over de waterweg te vervoeren, varieert de hoeveelheid zeer sterk van het ene tot het andere jaar en van de ene tot de andere werf. De Haven van Brussel probeert bedrijven te stimuleren om hun bouwafval per schip te transporteren.

Geen enkel havenbedrijf heeft in 2013 beslist om geen goederen meer over de waterweg te vervoeren. Alleen de voormalige uitbater van de containerterminal vervoerde minder goederen, aangezien zijn contract niet werd verlengd.

Begin 2013 verspreidde de Haven van Brussel een oproep voor kandidaten voor het uitbaten van de containerterminal. De voormalige uitbater deed een bod, maar de aanbesteding werd toegekend aan het consortium Trimodal Terminal Brussels (TTB), dat de terminal sinds 1 juli 2013 uitbaat. De afname van het containervervoer was hoofdzakelijk het gevolg van het feit dat de terminal een nieuwe uitbater heeft.

De meeste klanten van de containerterminal blijven de terminal echter gebruiken. De nieuwe uitbater heeft ook nieuwe klanten geworven, zodat het containervervoer begin 2014 ongeveer op hetzelfde niveau zat als een jaar eerder.

Wat het volume betreft, neemt vooral het vervoer van bouwafval af. 2013 was namelijk een bijzonder moeilijk jaar voor de Brusselse bouwbedrijven als gevolg van de laagconjunctuur en de strenge winter. Later in het jaar kwam er een heropleving. Vooral het containervervoer nam af.

De Haven van Brussel heeft een nieuwe uitbater voor de containerterminal gekozen omdat ze die verder willen ontwikkelen. Het is de bedoeling dat het goederenvervoer toeneemt. Onvermijdelijk zitten we nu in een overgangsfase, maar uit de cijfers blijkt dat die goed verloopt.

- l'un est le fait d'entreprises actives dans le secteur disposant de terrains portuaires qui intègrent l'usage de la voie d'eau dans leur chaîne logistique d'une manière générale, tant pour l'évacuation des déchets que pour la réutilisation de certaines matières inertes. Ces trafics ne sont pas en diminution significative ;

- l'autre dépend des autres acteurs de la filière, pour lesquels le recours à la voie d'eau est encore loin d'être un réflexe, surtout si le chantier n'est pas situé le long du canal.

En fonction de la localisation des chantiers, et en l'absence de contrainte réglementaire, l'utilisation de la voie d'eau pour l'évacuation des terres et déchets de chantiers reste très fluctuante d'une année et d'un chantier à l'autre. Pour y remédier, le Port de Bruxelles mène de nombreuses actions pour sensibiliser les différents acteurs, tant publics que privés, à cette solution durable, notamment via son expert en transports et les projets de l'alliance emploi-environnement.

Aucune entreprise portuaire n'a renoncé au transport par voie d'eau en 2013, ni perdu de trafic, si l'on exclut l'ancien opérateur du terminal à conteneurs de l'avant-port dont le contrat de concession, arrivé à échéance, n'a pas été renouvelé au terme d'une procédure de mise en concurrence.

En effet, le Port a procédé, début 2013, à un appel à projets pour l'exploitation du terminal à conteneurs de l'avant-port. L'ancien opérateur a remis une offre, ainsi qu'un consortium du nom de Trimodal Terminal Brussels (TTB). Cette dernière offre a été jugée supérieure à celle de l'ancien exploitant et le Port lui a donc octroyé la concession d'exploitation du terminal à conteneurs à dater du 1er juillet 2013. La chute du trafic de conteneurs s'explique donc essentiellement par le changement d'exploitant, qui a entraîné une perte provisoire de volumes.

Il est cependant important de constater que la majorité des clients du terminal ont continué à l'utiliser, tandis que de nouveaux clients étaient attirés par le nouvel exploitant. Début 2014, celui-ci atteignait déjà des volumes comparables à ceux enregistrés un an plus tôt.

En termes de volumes, les secteurs les plus touchés sont ceux des matériaux de construction. L'année 2013 a été particulièrement difficile pour les

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Ik vind uw antwoord niet overtuigend. Volgens u ligt de afname van het goederenvervoer aan de economische conjunctuur. U zei dat de haven van Luik ook minder goederen vervoerde, maar die afname heeft te maken met de afbouw van de activiteiten van ArcelorMittal.*

U verwees naar een licht verlies van trafiek bij Waterwegen en Zeekanaal, maar dat weegt niet op tegen de daling van 6% die de Haven van Brussel moet incasseren.

Als de havenbedrijven evenveel goederen hebben vervoerd, hoe verklaart u dan het verlies van 6%? Volgens u hebben de problemen te maken met de laagconjunctuur in de bouwsector en de strenge winter van 2013.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *Ik zal het onderwerp later opnieuw ter sprake brengen.*

- Het incident is gesloten.

entreprises liées à la construction à Bruxelles, du fait d'une conjoncture morose, mais aussi d'un hiver particulièrement long et rigoureux. La reprise observée au cours du deuxième semestre de l'année en est la preuve. En termes de pourcentage, les conteneurs sont les plus touchés, pour les raisons que je viens d'expliquer.

La décision de changer d'opérateur pour le terminal à conteneurs est motivée par la volonté de garder l'approche la plus dynamique et ouverte possible de son développement. Elle ne vise pas à réduire les volumes transbordés, mais, au contraire, à les augmenter. Une phase de transition est cependant inévitable et les chiffres de la fin de 2013 et du début de 2014 montrent qu'elle a été négociée avec succès. J'espère que cela continuera tout au long de l'année.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Les explications conjoncturelles générales de la ministre ne sont pas tout à fait convaincantes. En effet, si l'on parle de Liège, on ne doit pas perdre de vue qu'une partie de l'explication réside dans le cas d'Arcelor.

En outre, dans l'exemple cité du canal Maritime, la diminution de 0,5% est loin de la diminution de 6% enregistrée au Port de Bruxelles. Comparaison n'est donc pas raison.

Si, comme vous le dites, les entreprises n'ont pas perdu de trafic, comment expliquer cette perte de 6% ? À la fin de votre exposé, vous prétendez que le problème serait dû aux difficultés conjoncturelles du secteur de la construction du fait de la mauvaise situation économique et d'une année hivernale particulièrement difficile. Ai-je bien compris ou souhaitez-vous introduire des nuances ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est effectivement ce que j'ai dit.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Nous reviendrons donc sur le sujet.

- 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 "het budget voor de
vertramming van lijn 71".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

**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".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Twee bekende fastfoodketens hebben aan weerskanten van de Waverssesteenweg op de stoep ter hoogte van nr. 5 reclamezuilen geplaatst.

Die zijn niet alleen hinderlijk voor voetgangers maar ook illegaal. Hoewel ze niet waren opgenomen op de plannen voor de heraanleg van de openbare weg, werden ze toch opnieuw geplaatst.

Beide ketens zouden bovendien geld betalen aan

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE
TEITELBAUM**

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

**concernant "le budget alloué à la
tramification du 71".**

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

QUESTIONS ORALES

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

**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".**

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

Mme Céline Delforge.- Deux enseignes bien connues de fast-food sont présentes à la Porte de Namur. Devant leurs implantations respectives sont plantés, dans le trottoir, soit à la hauteur du numéro 5 de la chaussée de Wavre et juste en face, chez le concurrent, deux poteaux supportant une publicité lumineuse.

Outre que ce mobilier est gênant pour le cheminement piéton, il s'avère que ces poteaux sont parfaitement illégaux. De plus, alors qu'ils n'étaient pas repris sur les plans du permis de

een privébedrijf dat een overeenkomst met het gewest zou hebben gesloten voor de plaatsing van de zuilen.

Bestaat er een dergelijke overeenkomst? Wie heeft die dan ondertekend?

Waarom werden de zuilen opnieuw geplaatst, hoewel ze niet in de plannen waren opgenomen? Waarom laat het gewest ze niet verwijderen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Zodra ik van het bestaan van de zuilen op de hoogte was gebracht, heb ik stappen ondernomen om ze te laten weghalen.*

In de archieven van het gewest heb ik geen enkele toelating of vergunning voor de plaatsing van de zuilen teruggevonden.

Er werd contact opgenomen met de ketens om hen de kans te bieden het bestaan van een eventuele vergunning aan te tonen. Ze verwezen ons door naar de nv Copel Neon, die eigenaar is van de zuilen. De nv beweert in het bezit te zijn van een overeenkomst uit 1971 en belastingen te betalen aan de gemeente Elsene. We hebben om een kopie van het contract gevraagd.

De zuilen moeten sowieso verdwijnen. Als er een overeenkomst bestaat, zal die nietig worden verklaard.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De*

réaménagement de la chaussée, ils ont été replantés.

Last but not least, les deux enseignes concernées verseraient de l'argent à une société privée qui aurait, selon ses dires, signé une convention avec la Région pour pouvoir placer ces poteaux.

Confirmez-vous qu'il existe bien une convention relative à ces poteaux pour laquelle une firme verserait de l'argent à la Région ? Le cas échéant, qui, au sein des autorités régionales, a signé une convention portant sur un objet illégal ?

Pourquoi ces poteaux ont-ils été replantés malgré leur absence des plans de réaménagement de la chaussée ? Pourquoi la Région n'a-t-elle pas fait procéder à l'enlèvement de ce dispositif illégal de publicité ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dès que j'ai appris que ces deux poteaux ou totems publicitaires étaient placés au milieu des nouveaux trottoirs, j'ai entrepris une action pour les faire enlever. La présence de tels obstacles non nécessaires sur nos trottoirs très empruntés est inacceptable.

Les archives de la Région ne font état d'aucune autorisation et d'aucun permis pour l'installation des poteaux. Un "ancien" s'est souvenu de la présence de ces panneaux au temps de ses études, et donc bien avant la création de la Région.

Les deux entreprises ont été contactées pour recevoir l'opportunité de prouver l'existence d'un éventuel permis ou d'une éventuelle autorisation. Elles nous ont renvoyés vers la sa Copel Néon qui est le propriétaire de ces installations. Cette entreprise prétend disposer d'une convention datant de 1971 et payer des impôts pour ces installations à la commune d'Ixelles. Nous lui avons demandé de nous fournir une copie de ce contrat.

Mais comme je l'ai mentionné, ces poteaux doivent disparaître et cette éventuelle convention sera dès lors annulée selon les règles.

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

Mme Céline Delforge.- Je vous remercie pour

gemeente Elsene zal ongetwijfeld rekenschap moeten afleggen over de inning van belastingen bij het bedrijf Copel.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de controle op het MIVB-net
tijdens het weekend van 8 en 9 februari
2014".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Tijdens het weekend van 8 en 9 februari vonden grootschalige controles plaats op het MIVB-net. Dergelijke controles vinden plaats in samenwerking met de politie en werden sindsdien verscheidene malen herhaald.*

Welke lijnen worden gecontroleerd? Wie heeft de beslissing genomen en wie coördineert de controles? Zijn er andere diensten van de MIVB en de politie bij betrokken?

Werden er bijzondere veiligheidsproblemen geconstateerd op de betrokken lijnen?

Wat is de balans van de operatie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

votre minutieuse enquête et les suites qui y seront réservées. Nul doute que la commune d'Ixelles sera interrogée sur l'éventuelle perception d'impôts auprès de la société Copel.

- L'incident est clos.

**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 actions de contrôle sur le
réseau de la STIB le week-end des 8 et 9
février 2014".**

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

Mme Céline Delforge.- Le week-end des 8 et 9 février, et à de multiples reprises depuis lors, ont eu lieu des actions de contrôle d'envergure sur le réseau de la STIB, en collaboration avec la police. Les déploiements de force étaient impressionnants.

Quelles sont les lignes visées par cette série de contrôles, puisque j'apprends qu'il y en aura encore un demain ?

Quelles sont les motivations de ces actions d'une ampleur inhabituelle ?

À la demande de qui ces actions se tiennent-elles et qui les coordonne ?

D'autres pouvoirs publics que la STIB et la police sont-ils présents lors de ces actions ?

A-t-on constaté des problèmes de sécurité particuliers sur les lignes visées par ces opérations ?

Enfin, quel est le bilan de ces opérations ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Tijdens het weekend van 8 en 9 februari vonden er geen grootschalige controles plaats. Op 4 februari was er wel een Limited Integrated Police Action (LIPA) in de Thomastunnel, meer bepaald op de lijnen 25, 55 en 93.

De MIVB organiseert regelmatig controles op verschillende punten van het net, soms in samenwerking met de politie. Dat is volgens het beheerscontract ook verplicht.

De versterking van de politiezones maakt dergelijke acties mogelijk. Zichtbaarheid en veiligheid worden gecombineerd met een controle van de vervoerbewijzen.

De controles worden georganiseerd door de MIVB en de politie. Andere diensten zijn daar niet bij betrokken. Er werden rond de Thomastunnel ook geen bijzondere veiligheidsproblemen vastgesteld.

In de loop van de komende weken zullen we de cijfers in verband met de controles ontvangen. Volgens een eerste schatting werden 3.400 personen gecontroleerd en werden er 230 processen-verbaal opgesteld.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Controles moeten de zichtbaarheid van de MIVB verbeteren en het veiligheidsgevoel van de gebruikers versterken. Sommige Brusselaars zien in de controles echter een verkapte manier om illegalen op te pakken. Ze zouden bovendien vaak een bedreigend karakter hebben.

Een dergelijk machtsvertoon geeft de indruk dat het gevaarlijk is om zich in Brussel met het openbaar vervoer te verplaatsen. Een permanente aanwezigheid van het personeel op het volledige MIVB-netwerk zou nuttiger zijn.

Ik zal u later opnieuw over het onderwerp interpellieren, want de ingezette middelen leveren niet het gewenste resultaat op. De situatie is

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Aucune action de contrôle d'envergure n'a été effectuée le week-end des 8 et 9 février. Par contre, une Limited Integrated Police Action (LIPA) a été menée le 4 février dans le tunnel Thomas. Durant ce contrôle, les lignes visées étaient celles qui desservent l'arrêt Thomas, à savoir les lignes 25, 55 et 93.

La STIB doit veiller en permanence à une appropriation positive de son réseau, par différents moyens : présence humaine, propreté, sécurité, etc. Pour ce faire, des contrôles sont organisés régulièrement sur différents points du réseau, parfois de manière conjointe avec la police. C'est une obligation reprise dans son contrat de gestion.

Les renforts policiers affectés aux différentes zones de police permettent de consolider ce type d'action, alliant visibilité, sécurité et contrôle des titres.

La décision de cette action a été prise conjointement avec la police, comme cela se fait depuis de nombreuses années. Aucun autre pouvoir public n'était présent sur place. Aucun problème de sécurité particulier n'a été relevé aux environs du tunnel Thomas ces derniers temps.

Les chiffres définitifs de cette opération de contrôle seront connus au cours des prochaines semaines. D'après une première estimation, environ 3.400 personnes ont été contrôlées et environ 230 procès-verbaux ont été dressés.

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

Mme Céline Delforge.- On ne va pas ignorer la réalité ! Vous dites que ces opérations coup de poing sont destinées à améliorer la visibilité de la STIB et à renforcer le sentiment de sécurité des usagers. Or, ces actions se multiplient et la perception qu'en ont les Bruxellois est loin d'être positive.

Certains perçoivent ces contrôles comme des rafles visant à arrêter les personnes dépourvues d'un titre de séjour. Et même s'il ne s'agissait que de contrôles zélés de certains fonctionnaires de voyageurs munis d'un titre de transport, les témoignages attestant de l'interprétation menaçante de l'opération sont nombreux.

Ces déploiements de force ne favorisent pas le

bovendien schadelijk voor het imago van de MIVB en haar personeel.

sentiment de sécurité, mais donnent, au contraire, l'impression que Bruxelles est devenue une jungle où il est dangereux de se déplacer en transports publics. Conforter une présence humaine en permanence sur tout le réseau de la STIB serait plus pertinent que d'organiser des déploiements de force de ce type.

Quelle que soit l'intention de départ, ces opérations sont perçues comme un dispositif visant à piéger les sans-papiers. Cette situation discrédite les agents de la STIB qui seront les premiers à payer les conséquences de cette politique. Il ne s'agit pas d'une opération de convivialité, mais bien d'un état de guerre pour certains.

Je ne manquerai pas de vous interpellier à nouveau sur le sujet car nous sommes sur la mauvaise voie. L'important déploiement de ces moyens génère effets pervers. Quelle sera la prochaine étape ? S'agit-il de renforcer le sentiment de sécurité en multipliant les contrôles à tous les coins de rue ? Cette action manque son objectif et est dommageable tant pour l'image de la STIB que pour son personnel.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Uit de tevredenheidsbarometer van de MIVB blijkt in de eerste plaats dat het veiligheidsgevoel op het openbaarvervoersnet is toegenomen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans le baromètre de satisfaction de la STIB qui a été présenté hier, l'élément qui saute aux yeux, c'est l'augmentation du sentiment de sécurité dans les transports publics. C'est aussi un signal.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Dergelijke controleacties versterken het veiligheidsgevoel niet, wel integendeel.*

Mme Céline Delforge.- On pourrait longuement disserter sur le sentiment de sécurité, et même avec des criminologues. Mais je ne pense pas que ce soit ce genre d'opération d'envergure qui sécurise les gens. J'insiste vraiment sur les effets pervers de ces méthodes.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

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

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**betreffende "de toekomst van het MIVB-depot Jacques Brel".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *In de Anderlechtse Jules Graindorlaan heeft de MIVB een groot terrein met een parkeerplaats voor 160 bussen en een depot, waar de voertuigen onderhouden worden.*

Het complex ligt midden in een sterk verstedelijkte wijk op de grens met Molenbeek. Zowel de gemeente Anderlecht als Molenbeek besteden er bijzondere aandacht aan en het Brussels Gewest investeert er in wijkcontracten.

Het terrein van de MIVB is een soort afgesloten enclave die de ontwikkeling van de wijk in de weg staat.

Ik las onlangs dat de MIVB eindelijk iets aan het probleem wil doen met een aantal projecten.

De MIVB zou meer bepaald een initiatief willen nemen op het gebied van duurzame ontwikkeling. Wat zijn de krachtlijnen van het project? Hoe sluit het aan bij andere projecten van het Brussels Gewest op het gebied van duurzame ontwikkeling? Hoeveel geld wordt ervoor uitgetrokken?

Welke partners worden bij het project betrokken?

Worden er ook contacten gelegd met de plaatselijke overheden, die heel wat ervaring hebben met duurzame ontwikkeling? Economie is een van de drie pijlers van duurzame ontwikkeling. Houdt de MIVB daar rekening mee?

Het enorme terrein moet dringend geïntegreerd worden in de wijk, onder meer door de aanleg van meer groen, een betere verlichting enzovoort. Hebt u daarop aangedrongen bij de MIVB?

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**concernant "le devenir du dépôt de la STIB Jacques Brel".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Aux abords du boulevard Jules Graindor, la STIB possède un vaste terrain sur lequel elle entrepone notamment 160 bus, et accueille un hall d'entretien des véhicules ainsi que du matériel nécessaire à l'exploitation de certaines lignes de bus et de métro.

Nous sommes là au cœur d'un quartier fortement urbanisé qui fait l'objet d'attentions singulières des autorités locales d'Anderlecht mais aussi de Molenbeek-Saint-Jean. Des contrats de quartiers sont par ailleurs accordés par la Région pour dynamiser certains îlots tout proches.

Pour l'heure, ce vaste terrain de six hectares constitue une enclave hermétique aux échanges avec le quartier, ce qui apparaît comme la négation de toute forme d'intégration urbaine.

J'ai pu lire récemment que la STIB semblait enfin vouloir remédier à cette situation qui perdure depuis longtemps au travers de l'émergence de projets nouveaux. Je souhaite être davantage informé sur ces projets.

Il semble qu'une initiative de "développement durable" soit concoctée par la STIB. Qu'en est-il ? Quelles en sont les grandes lignes et les ambitions générales ? En quoi s'intègrent-elles à d'autres projets financés par la Région en matière de développement durable ? Quels sont les budgets réservés à ces fins ?

J'imagine que des partenaires sont associés à ces réflexions afin de faire profiter la STIB de leurs expériences. Quels sont-ils ?

Des contacts sont-ils aussi noués avec les autorités locales dont certaines mènent, de longue date, des actions en matière de développement durable ? La dimension économique - qui est l'un des trois piliers du développement durable - est-elle intégrée aux réflexions menées par la STIB ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De grote installatie op de Jacques Brelsite is noodzakelijk voor de goede werking van het MIVB-net. Hier bevindt zich een stelplaats voor metro's en voor bussen en een reeks onderhoudsinstallaties. De site wordt trouwens al ruim een eeuw ingenomen door de MIVB en haar voorgangers.*

Eind jaren negentig, begin 2000 werden er nieuwe gebouwen gebouwd en daarbij werd rekening gehouden met de kwaliteit van de gevels en de ramen aan de kant van de Nicolas Doyenstraat. Door technische beperkingen als gevolg van de ondergrondse infrastructuur, was dat helaas niet mogelijk aan de kant van het Weststation of van de Graindorlaan.

De opstellers van de recente gewestelijke studie over de kanaalzone hebben ook deze beperkingen vastgesteld. De MIVB is echter gevoelig voor de kritiek, met name van de gemeente Anderlecht, en werkt aan de verbetering van het uitzicht aan de kant van de Birminghamstraat en de Graindorlaan.

De gemeente heeft op 16 mei 2013 gunstig gereageerd op dit project. Er is 15.000 euro uitgetrokken voor aanplantingen op de hoek van beide straten. Op termijn moet de site deel gaan uitmaken van het natuurnetwerk van Natagora.

Daarnaast zijn er de twee silo's die zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte. Hiervoor komt er een projectoproep voor kunstenaars. De gemeente wil dat dit project onderdeel wordt van Art System, een lokaal concept dat draait rond kunstwerken in de openbare ruimte. De gemeente zal deel uitmaken van de jury, net als de MIVB, de vertegenwoordigers van het wijkcontract en de Brusselse bouwmeester. De oproep vindt binnenkort plaats. Ook hiervoor bedraagt het

Plus généralement, il me semble urgent de veiller à la bonne intégration urbaine de ce vaste dépôt dans le quartier au travers de divers aménagements physiques (clôtures, verdurisation, éclairage renforcé, campagnes de propreté plus efficaces, etc.). Avez-vous sollicité la STIB pour que pareils aménagements puissent être réalisés dans les délais les plus brefs ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le site Jacques Brel fait partie des grandes installations indispensables au bon fonctionnement du réseau de la STIB. Il accueille, en effet, un dépôt de métro, un dépôt de bus ainsi que les installations de maintenance nécessaires. Ce site est d'ailleurs occupé par la STIB, et par les sociétés exploitantes de trams et bus qui l'ont précédée, depuis plus d'un siècle.

Lors de l'édification des nouvelles constructions sur le site, à la fin des années 1990 et au début des années 2000, concomitamment aux travaux de bouclage du métro de la Petite ceinture, une attention particulière a été accordée à la qualité des façades et à l'ouverture de fenêtres vers la rue, cela pour le dépôt de métro et le bâtiment administratif construit du côté de la rue Nicolas Doyen. En raison de diverses contraintes techniques liées à la présence des infrastructures souterraines, il n'a malheureusement pas été possible de réaliser des fronts bâtis en face de la station Gare de l'Ouest, ni du côté du boulevard Graindor.

Dans le cadre de la récente étude sur la zone du Canal menée par la Région, ces points ont retenu l'attention des auteurs, lesquels ont constaté l'impossibilité de réaliser de telles constructions, en particulier du côté du boulevard Graindor. Toutefois, sensible aux critiques légitimes formulées, notamment, par le collège de la commune d'Anderlecht lors de sa rencontre avec la nouvelle direction générale, la STIB a développé un projet d'amélioration paysagère de son dépôt du côté de la rue de Birmingham et du boulevard Graindor.

Ce projet comprend deux parties distinctes : les plantations à l'angle du boulevard Graindor et de la rue de Birmingham, et les silos à sel visibles depuis l'espace public. Le projet a été transmis à la

budget van de MIVB 15.000 euro.

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *U bent blijkbaar erg tevreden over het uitzicht van de zone. Toch wonen er weinig mensen in de omgeving van het depot. Het is namelijk een gedrocht. Naar aanleiding van de plannen voor de kanaalzone had de Franse architect Chemetoff er al op gewezen dat er enorm veel ruimte wordt verspild. Volgens mij slaat hij de spijker op de kop.*

Het depot verhindert de ontwikkeling van de buurt. Opdat de wijk, die tussen de slachthuizen van Anderlecht en het station Brussel-West ligt, beter zou aansluiten bij de stad, moeten er maatregelen genomen worden, want het depot vormt een breuklijn.

Voor zover ik weet, zijn er twee budgetten van elk 15.000 euro beschikbaar. Het ene dient om groen aan te planten, het andere om de zoutsilo's te

commune, laquelle a répondu favorablement à l'initiative de la STIB par courrier du collègue en date du 16 mai 2013, ce dont vous devez être informé.

Le budget pour les plantations est estimé à 15.000 euros. Cette phase des travaux est en cours, avec l'objectif à terme d'inclure le site dans le Réseau nature développé par Natagora. Il s'agit là du volet développement durable du projet.

En ce qui concerne les deux silos à sel visibles depuis l'espace public, ceux-ci feront l'objet d'un appel à projets dans le but de désigner, parmi au moins trois artistes, un lauréat via un jury. Dans ce contexte, les contacts sont pris avec la commune, qui a exprimé le souhait que le projet entre dans le cadre d'Art system, un concept local en cours d'élaboration qui consiste à développer des zones pour accueillir les œuvres d'art dans l'espace public. La commune fera, bien entendu, partie du jury, de même que la STIB, les représentants du contrat de quartier de la zone ainsi que le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le marché de procédure négociée sans publicité sera lancé prochainement. La commune sera, bien entendu, tenue au courant des avancées liées à ce projet, pour lequel une somme de l'ordre de 15.000 euros sera dégagée par la STIB.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- J'entends la satisfaction exprimée quant à l'aspect esthétique de la zone. Manifestement, peu de monde habite en face de ce dépôt, qui est un ratage urbanistique complet. D'ailleurs, lors du Plan canal, le gaspillage foncier du périmètre avait été pointé du doigt par M. Chemetoff et je pense qu'il ne s'y était pas trompé.

Pour l'instant, la situation est tout à fait insultante pour cette zone censée évoluer. L'intégration urbaine constitue un élément fondamental pour faire fonctionner ce quartier à proximité des Abattoirs, mais aussi de la gare de Bruxelles-Ouest. Il y a là une rupture urbaine totalement dysfonctionnelle.

J'apprends l'existence de deux budgets : l'un de 15.000 euros pour des plantations afin de créer un

verven. Dat zijn aardige, maar zuiver esthetische initiatieven. Volgens mij moet er meer gebeuren om werk te maken van een harmonieuze stad.

Brussel wordt een steeds dichter bevolkte stad waar verstandig met ruimte moet worden omgesprongen. Dat geldt ook voor de MIVB. Het is hemelsgierend dat u doet alsof twee projectjes van elk 15.000 euro zullen volstaan om een probleem op te lossen dat het gevolg is van verkeerde beslissingen in de jaren negentig.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *In een steeds dichter bevolkte stad als Brussel hebben we ook depots nodig, en daar moeten we ruimte voor maken.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).*- *Dat zal ik niet ontkennen, maar een terrein van die omvang monopoliseren in het midden van de stad, kan niet zonder ernstig na te denken over hoe het in de wijk geïntegreerd kan worden. Ik heb steden bezocht waar gelijkaardige problemen met meer verbeelding en durf worden aangepakt.*

Veel jonge mensen bij de MIVB zijn het met me eens. De MIVB moet dringend meer aandacht besteden aan het uitzicht en de integratie van haar infrastructuur in de stad.

Het openbaar vervoer moet uiteraard kunnen rijden, maar er moet ook verstandig worden omgesprongen met de stedelijke ruimte. Bepaalde Brusselse gemeenten en wijken worden stiefmoederlijk behandeld. Dat kan niet langer door de beugel. Een mentaliteitswijziging is aan de orde.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het met u eens, maar het zal enorm veel geld kosten om de situatie op te lossen. Het was misschien beter geweest als de MIVB het depot*

site qui sera repris dans les espaces naturels de Natagora ; et l'autre, de 15.000 euros également, pour repeindre les silos à sel. Ces interventions sont sans doute sympathiques, mais purement cosmétiques au regard de l'enjeu. Je regrette que l'on n'aille pas plus loin. Qu'on peigne et qu'on transforme ces silos en œuvre d'art, pourquoi pas ? Mais ce n'est pas de nature à créer ce que j'appelle une "ville concertée", une ville dans laquelle la bonne intégration des différents éléments fait l'objet de l'attention de l'ensemble des partenaires.

La STIB évolue dans une ville de plus en plus dense, dans laquelle chacun doit porter la plus grande attention à ce qui l'entoure. Aujourd'hui, prétendre que des investissements de deux fois 15.000 euros suffiront à répondre à une situation née de l'histoire lointaine et d'erreurs fondamentales opérées à la fin des années 1990, est une attitude indigne que je qualifie - et je pèse mes mots - de "scandale urbain".

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Dans une ville qui devient de plus en plus dense, comme vous dites, on a aussi besoin de dépôts, qui nécessitent de l'espace.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je ne dis pas le contraire. Mais quand on monopolise pareille surface au cœur de la ville, il faut évidemment penser à son intégration. Je suis allé visiter toute une série de villes, y compris certaines où la densité et les problèmes de surface ne se posent pas. On y trouve plus d'imagination et d'audace.

Plusieurs personnes des nouvelles générations présentes à la STIB me donnent raison. Il faut ouvrir les yeux ! La réflexion urbaine, l'amélioration esthétique doit faire de plus en plus partie des préoccupations de la STIB.

Faire fonctionner les trams, les bus et les métros, c'est important, mais que cela soit aussi dans le respect des territoires traversés. Cela permettra que des communes et des parties de Bruxelles fort sollicitées cessent d'être victimes de la situation et bénéficient d'attention. C'est possible, mais cela nécessite une transformation des mentalités.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis d'accord, mais cela implique des budgets énormes. Nous nous trouvons devant une situation de fait. Peut-être aurions-nous dû construire une autre

van Anderlecht op een andere manier had aangelegd. Wanneer het ingrijpend moet worden aangepakt, zullen we rekening houden met alle opmerkingen. Momenteel proberen we al iets aan de situatie te doen met een aantal kleine ingrepen.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "de geplande werken in
metrostation Erasmus".**

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *In het kader van de automatisering van de Brusselse metrolijnen wil de MIVB een nieuw ondergronds Erasmus-depot bouwen.*

Wordt dat project wel goed geïntegreerd in een wijk waar honderden woningen en collectieve uitrustingen moeten komen?

De locatie die de MIVB naar voren schuift, bevindt zich bovendien op de grens met de groene zone van Neerpede.

Behalve in de bouw van een ondergronds depot voorziet men ook in een bovengronds proefspoor naast de GEN-lijn en de toekomstige woningen.

Er is blijkbaar een studie uitgevoerd en contact opgenomen met de bouwmeester. Welke rol speelt hij in het project?

Heeft de MIVB op voorhand overleg gepleegd met de privé- en overheidspartners die actief zijn op de site? Werden de verenigingen voor natuurbehoud geraadpleegd?

Welke maatregelen werden genomen om de visuele en akoestische geluidsoverlast ten gevolge van het proefspoor te beperken?

structure au départ. Je ne veux pas défendre ce bâtiment. Quand viendra le moment de refaire ce dépôt, nous serons attentifs à toutes les remarques. Pour l'heure, nous essayons d'améliorer certains éléments, et c'est déjà un début.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN
GOIDSENHOVEN**

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

**concernant "les travaux programmés à la
station Erasme".**

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- La STIB souhaite créer le nouveau dépôt de métro souterrain Erasme. Ces travaux s'envisagent dans le cadre de l'automatisation des lignes du métro bruxellois. Si j'ai bonne mémoire, le dépôt souterrain à Erasme pourra abriter une trentaine de rames de métro de 94m ainsi qu'un bail d'entretien pour six rames.

Je m'interroge à propos de la bonne intégration de ce projet dans un quartier amené à se développer via la construction de plusieurs centaines de logements et d'autres équipements.

Je rappelle, par ailleurs, que le lieu envisagé par la STIB se situe aussi aux portes de la zone verte de Neerpede dont les qualités paysagères et biologiques ne sont plus à démontrer.

Outre la construction du dépôt souterrain, ce vaste projet prévoit aussi une ligne d'essai à ciel ouvert qui devrait longer la ligne du RER et les futures habitations dont je faisais mention il y a un instant.

Pour l'heure, j'ai de grandes craintes quant à la compatibilité de ce projet avec son environnement immédiat, à savoir les habitations d'une part, et la zone rurale de l'autre.

J'ai pu lire récemment qu'une étude avait été

De bouw van het depot is voor de MIVB een uitgelezen moment om te investeren in het comfort van de gebruikers van het metrostation, dat door de bouw van nieuwe woningen drukker bezocht zal worden.

Wat zijn de plannen van de regering? Hoeveel middelen trekt ze ervoor uit? Wanneer zal het station voltooid zijn?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het nieuwe metrodepot Erasmus is een essentiële schakel in de automatisering van de metrolijnen 1 en 5.*

Het gaat om een ondergronds depot, dat grotendeels onder de Simonetlaan zal liggen. Daarnaast komt er een administratief gebouw in een zone die niet geschikt is voor huisvesting (door de aanwezigheid van een hoogspanningslijn) en een proefspoor van 1.200 m, parallel met de spoorweg.

Uiteraard zal de MIVB rekening houden met de landschapsaspecten. Die zullen grondig bestudeerd worden in het kader van de effectenstudie die hoort

réalisée et que le maître-architecte était consulté. Quelles sont les missions précises de ce dernier dans ce cadre ?

Quelles sont les mesures de consultation préalable entreprises par la STIB avec les acteurs locaux, publics ou privés, actifs sur le site ? Des associations de défense du patrimoine vert que constitue Neerpede sont-elles associées aux réflexions du maître-architecte ?

Quelles mesures particulières sont-elles envisagées pour limiter les nuisances visuelles et sonores générées par la ligne d'essai ?

Par ailleurs, puisque la STIB interviendra pour réaliser ces travaux lourds à Anderlecht, il serait utile d'investir aussi dans l'amélioration de l'accueil des usagers de la station Erasme. Cette station verra bientôt croître sa fréquentation vu la proximité du nouveau quartier d'habitations. J'estime que la construction du dépôt constitue le meilleur moment pour enfouir également la station Erasme. Il serait assez logique qu'en contrepartie des travaux générant d'importantes nuisances, les clients de la station voient leur confort grandement amélioré par cet enfouissement.

Quelles sont les ambitions du gouvernement à ce sujet ? Des crédits budgétaires sont-ils réservés à cet effet ? Si oui, quels en sont montants ? Dans quels délais cette station pourrait-elle être enfin enfouie ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet de dépôt de métro Erasme est effectivement l'un des maillons essentiels de l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro bruxellois.

Ce projet consiste en un dépôt-atelier réalisé en sous-sol, principalement sous le boulevard Simonet et, pour une part marginale, sous les terrains voisins du projet Erasmus Gardens.

Le projet comprend en outre un bâtiment administratif qui sera réalisé dans une zone inadaptée à l'habitat - en raison de la proximité d'une ligne aérienne à haute tension - et une voie d'essai sur une longueur de 1.200m, qui sera implantée parallèlement aux voies de chemin de

bij de aanvraag van een stedenbouwkundige- en milieuvergunning. De aanvraag werd in juli ingediend.

Het begeleidingscomité zal voorstellen ontwikkelen om het project en in het bijzonder het proefspoor zo goed mogelijk in de omgeving te integreren.

In juni 2013 heeft de MIVB alle betrokken instanties over het project geïnformeerd. Ook verscheidene vertegenwoordigers van de gemeente Anderlecht waren op die informatievergadering aanwezig.

De burgemeester van Anderlecht drukte zijn bezorgdheid uit over de toestand van de bovengrondse metro-infrastructuur aan de Lennikse Baan. Hij stelde voor om naar aanleiding van de bouw van het depot ook het station, dat momenteel de wijk in twee deelt, ondergronds te maken.

Een dergelijk project zou echter veel te duur worden en kan nooit klaar zijn op het moment dat de automatische metro in gebruik wordt genomen.

In overleg met de MIVB wil de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) de opdracht geven aan een gespecialiseerd bureau, bijgestaan door de bouwmeester van het Brussels Gewest, om een stedenbouwkundige studie aan de Erasmuswijk te wijden.

In die studie moet worden nagegaan welke maatregelen er op basis van de bestaande situatie mogelijk zijn om de toegang tot het station Erasmus, de verbinding tussen beide delen van de wijk en de landschappelijke aspecten te verbeteren.

De regering heeft voor het project nog geen middelen uitgetrokken, maar zodra het duidelijk gedefinieerd is, zal de DIOV bij de toezichthoudende minister de nodige middelen aanvragen.

fer.

Il va de soi que la STIB sera attentive aux aspects paysagers de son projet. Ceux-ci feront l'objet d'une étude approfondie, dans le cadre de l'étude d'incidences qui accompagne obligatoirement la demande de permis d'urbanisme et d'environnement. Cette dernière a été introduite en juillet dernier.

Des propositions d'amélioration de l'intégration paysagère du projet de la STIB - en particulier de la voie d'essai - seront développées au sein du comité d'accompagnement qui sera mis en place, en concertation avec les différents acteurs actifs sur le site.

Pour rappel, la quasi-totalité des acteurs publics et privés de la zone ont été informés du projet de la STIB lors d'une réunion qui s'est tenue en juin 2013 dans les bureaux de la STIB, au cours de laquelle tous les détails du projet ont été présentés et expliqués. Plusieurs représentants du Collège y assistaient et vous y étiez également invités.

Lors de cette rencontre, le bourgmestre d'Anderlecht a fait part de sa préoccupation par rapport à la situation actuelle des infrastructures du métro du côté de la route de Lennik qui, à l'instar d'autres tronçons du métro bruxellois situés à Auderghem ou Molenbeek, ont été aménagés en surface lors de leur construction. Il en va de même pour la station Erasme, conçue par un architecte de renom, Philippe Samyn.

Vu la rupture entre les deux rives du quartier, le bourgmestre a demandé que l'on examine la possibilité de profiter des travaux du nouveau dépôt pour enterrer le métro et la station.

La réalisation d'un tel projet serait disproportionnée sur le plan budgétaire, et la contrainte qui en résulterait, en termes de délais, est clairement incompatible avec la date-butoir de mise en service du métro automatique, à savoir 2020.

En concertation avec la STIB, la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) prévoit de confier à un bureau spécialisé, épaulé dans cette tâche par le maître-architecte de notre Région, une étude urbanistique sur le quartier Erasme. L'architecte de la DITP prendra, dans les prochains jours, contact avec la commune

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (*in het Frans*).- *In het geval van het depot Jacques Brel hebben we te maken met een verkeerde beslissing die jaren geleden is genomen. Voor het station Erasmus hebben we de gelegenheid om na te denken over de integratie van het project in de wijk, en toch gebeurt dat niet.*

De gemeenten moeten dulden dat de MIVB installaties op hun grondgebied aanlegt waarvoor grootschalige werken worden uitgevoerd die veel overlast veroorzaken, zonder dat daar iets tegenover staat.

U verwijst naar een effectenstudie. Het zou maar erg zijn als u zelfs daar geen rekening mee zou houden. U neemt geen enkele proactieve maatregel om het project behoorlijk in de wijk te integreren.

Ik ben sceptisch. Aanvankelijk was het de bedoeling om de nieuwe installaties volledig ondergronds aan te leggen, maar dat idee heeft men blijkbaar laten varen. Ik maak me zorgen over de integratie van het project in het stedelijke landschap en over de overlast. Dat er nog geen geld is uitgetrokken voor begeleidende maatregelen, voorspelt niet veel goeds.

Een gemeente die moet dulden dat de MIVB een depot aanlegt op haar grondgebied, krijgt daar enkel nadelen van. Het is geen win-winsituatie, want alleen de MIVB heeft er voordeel bij. Dit dossier is een gemiste kans om in overleg een politieke beslissing te nemen die goed is voor het

d'Anderlecht et son service d'urbanisme pour définir, ensemble, la mission qui serait alors confiée au bureau en question.

Une piste serait d'étudier les mesures d'aménagement qui pourraient être prises sur la base de la situation existante pour améliorer les accès à la station Erasme, la perméabilité des traversées entre les deux rives du quartier, et l'aspect paysager des abords du métro.

Aucun budget n'est encore inscrit pour cette initiative, mais une fois la mission définie, la DITP sollicitera auprès de sa ministre de tutelle les moyens nécessaires pour lancer les études.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Mes deux questions orales soulèvent la contradiction entre les situations : avec la station Jacques Brel, nous devons composer avec des décisions anciennes en admettant qu'il y a eu, dès le départ, un manque de conceptualisation et un manque d'intégration. Avec la station Erasme, nous avons l'occasion de penser cette intégration avant la réalisation du projet, mais nous ne le faisons pas. Enfouir cette station de métro nous offre une intégration idéale, mais nous passons à côté de cette opportunité.

On demande aux communes d'accueillir des infrastructures qui engendreront des travaux considérables, pénalisants et sources de nuisances, sans contrepartie en termes de confort des futurs usagers.

L'étude d'incidences est une réponse minimale : il ne manquerait plus que l'on ne tienne pas compte des études... Mais aucune mesure proactive permettant une réelle intégration n'a été prise.

Cela me laisse très sceptique. À l'origine de ce projet, il avait été envisagé d'enterrer l'ensemble de l'infrastructure, mais l'idée est visiblement oubliée. Je suis très inquiet quant à l'intégration paysagère et à la limitation des nuisances. En ce qui concerne l'étude urbanistique, le fait qu'aucun budget ne soit dégagé à l'heure actuelle ne présage rien de bon.

Bref, accueillir aujourd'hui dans sa commune un dépôt de la STIB n'entraîne que des désavantages. Ceux qui envisageaient encore cela comme une

Brussels Gewest en de Brusselaars.

Nu moeten politici onverdedigbare beslissingen gaan uitleggen aan de mensen die de overlast moeten slikken. Ik ben het beu dat het onmogelijk is om in overleg samen te werken met de MIVB.

Enerzijds willen we de stad verder ontwikkelen, anderzijds willen we de natuur beschermen. Nemen we daarvoor wel de juiste beslissingen? Lopen we niet achter de feiten aan?

- Het incident is gesloten.

opération gagnant-gagnant dans le cadre d'une ville plus intégrée et plus concertée ne peuvent que déchanter. La STIB reste seule bénéficiaire dans ce dossier. Nous voilà à nouveau face à une occasion manquée de mener une politique concertée pour le bien de la Région et de ses habitants.

Entre les habitants qui subissent les nuisances de travaux lourds et la STIB, il y a les responsables politiques chargés d'expliquer l'inexplicable. Je suis navré par la difficulté de mener des actions concertées avec la STIB et l'utopie que devient le partage des ambitions.

Nous voulons densifier la Région tout en préservant la nature en ville, mais se donne-t-on les moyens pour cela ? Ne sommes-nous pas à nouveau dans l'optique d'une ville subie plutôt que choisie ?

- L'incident est clos.