

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES
QUESTIONS ORALES**

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN
MONDELINGE VRAGEN**

**COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ**

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT**

RÉUNION DU MERCREDI 13 JUILLET 2016

VERGADERING VAN WOENSDAG 13 JULI 2016

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : M. Boris Dillières, président.

[107]

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'état des stations de préméto Bourse et Anneessens et l'impuissance de la STIB à améliorer cette situation".

[115]

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de herinrichting van de haltes De Brouckère en Beurs".

[119]

INTERPELLATION JOINTE DE M. SEVKET TEMIZ,

concernant "l'hygiène et les problèmes divers dans le préméto bruxellois".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- L'état catastrophique des stations de pré-méto qui assurent la jonction Nord-Midi est préoccupant : je fais ici référence tout particulièrement aux stations Bourse et Anneessens. Tout usager des transports en commun n'aura pas manqué de remarquer plusieurs éléments qui laissent à penser que ces deux stations et leurs abords sont quasiment à l'abandon, suscitant de fait un sentiment d'insécurité pour les voyageurs, sans compter l'image déplorable que ces deux arrêts peuvent donner de notre ville-Région. Je pense, entre autres, aux

touristes qui seraient tentés d'emprunter les transports en commun pour se déplacer et qui découvrirait des aspects bien peu reluisants de notre réseau de transports.

Un quotidien a consacré un reportage à cette situation et les témoignages des usagers sont particulièrement éloquentes : il est question de régulières prises de drogue à tout moment de la journée, de personnes blessées, de traces de sang et j'en passe.

Pour en avoir le cœur net, je me suis personnellement rendu dans ces deux stations, la première fois mardi dernier en fin d'après-midi. J'ai pu constater en effet que ces lieux sont dans un état plus que préoccupant. La station Bourse est très vaste et c'est le point d'accès le plus proche, avec la station Gare centrale, à la Grand-Place en transports en commun. Quand on pénètre dans cette station, on est frappé par l'odeur permanente d'urine. Vous conviendrez que c'est loin d'être agréable.

Au niveau supérieur, quand on a quitté les quais, se trouve un immense espace, une sorte de no man's land occupé par de nombreuses personnes en situation précaire. J'ai pu personnellement constater, alors qu'il était 16h55, que des groupes de gens accompagnés de chiens y étaient installés. Certaines de ces personnes dormaient dans des couvertures, d'autres étaient assises par terre. Certaines consommaient de la drogue, parfois avec des seringues au vu et au su de tous. Ces personnes étaient installées en bas des deux escaliers menant au boulevard Anspach, escaliers qui conduisent au cœur du piétonnier.

Déambuler dans ces espaces, au milieu de la forte odeur d'urine et de vomissures tout en slalomant parmi les innombrables flaques d'urine séchées, ne procure en aucun cas un sentiment de sécurité. Vous m'excuserez de vous donner des détails aussi crus, mais il me semble important de décrire cette ambiance que subissent chaque jour des milliers de voyageurs.

[123]

Je me suis également rendu à la station du pré-métro Anneessens, située non loin de là sur le même axe. L'état des escaliers qui permettent de pénétrer dans la station à partir du boulevard Anspach est impressionnant ; les escaliers sont jonchés de déchets et de canettes de boisson, qui sont là depuis plusieurs jours et qui ne sont pas régulièrement enlevés. Si le restant de la station Anneessens, beaucoup plus petite que celle de la Bourse, est relativement propre, ce n'est pas le cas des escaliers qui joignent les quais à la sortie. Ceux-ci n'ont manifestement plus été nettoyés ou entretenus depuis belle lurette si l'on en juge par la présence de débris ou autres traces de liquides.

Bref, Monsieur le ministre, ce tableau presque dantesque ne nous encourage pas à emprunter les transports en commun, tout comme il ne peut, en aucun cas, contribuer à diffuser une image positive de Bruxelles, qui souffre déjà, malheureusement, d'une réputation plutôt négative en termes de propreté.

Quelles sont les mesures qui sont prises pour assurer au quotidien l'entretien et le nettoyage de ces stations ? Je parle ici des accès depuis le piétonnier, mais aussi de l'entretien intérieur des stations. Quelle est la fréquence des rondes d'agents de sécurité de la STIB pour garantir la sécurité au sein de ces stations ? Qu'en est-il des caméras de surveillance ?

Concernant la présence permanente de personnes en situation précaire à l'intérieur de la station Bourse, avec toutes les conséquences négatives qui en découlent, quelles sont les initiatives qui ont été prises afin de remédier à cette situation ? J'ai lu avec surprise les déclarations de la porte-parole de la STIB, qui fait part de l'impuissance de la société de transports face à ce problème. Des collaborations sont entreprises entre la police et la ville de Bruxelles, mais sans succès nous apprend-on. Le travail avec des associations ne donne pas davantage de résultats.

Au-delà des travaux qui pourraient intervenir, quelles mesures urgentes et structurelles allez-vous prendre pour remédier à cette situation actuellement hors de contrôle et qui font que ces stations sont dans un état d'insalubrité évidente ?

[125]

Quels contacts avez-vous pris avec des associations actives dans la solidarité et l'aide aux personnes qui se trouvent dans ces situations particulièrement compliquées, pour tenter de trouver des solutions permettant un meilleur accueil ?

Quant aux travaux qui sont annoncés prochainement, pouvez-vous nous en dire plus quant à leur durée, leurs différentes phases ? Avez-vous procédé à des concertations avec la Ville de Bruxelles et Beliris pour coordonner de manière efficace les travaux du piétonnier avec ceux de la station Bourse ? Quel en est, le cas échéant, le calendrier ?

Avez-vous déjà pris des mesures de sécurité concrètes pour garantir une sécurisation sérieuse de ce futur chantier ? La situation, que chacun peut d'ailleurs vérifier quotidiennement, impose un certain nombre de constats, de questions mais aussi de réponses et d'engagements précis de votre part.

[127]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijn vragen sluiten volledig aan bij die van de heer Van Goidsenhoven.

Bij de heraanleg van de voetgangerszone werden er ook plannen gemaakt voor de heraanleg van de

ingangen van de premetro en voor de herinrichting van de haltes De Brouckère en Beurs. U zei al dat er een fietsenstalling komt aan de Beurs en aan het De Brouckèreplein. Hoever staat het met de herinrichting van de haltes? Hoe zal de fietsenstalling er uitzien? Wat is het gevolg van het advies van de auditeur van de Raad van State over de heraanleg van de voetgangerszone? Ik heb begrepen dat het Brussels Gewest de vergunning voor Beliris heeft ingetrokken. Klopt dat? Wat zijn de gevolgen daarvan voor de heraanleg van de haltes? Heeft het een al dan niet met het ander te maken?

De haltes De Brouckère en Beurs liggen in het hart van de stad, maar hebben een kwalijke reputatie. Dat komt onder meer door de enorme geurhinder. Ik kom er zelf vaak en vraag me af of er niet grondiger kan worden schoongemaakt. Ofwel stinkt het er, ofwel hangt er een penetrante citronellageur. Hoe zult u het probleem aanpakken?

Gaan de plannen voor de heraanleg van de ingangen en van de uitgangen gewoon door? Of is er vertraging door de problemen met de vergunningen?

Hoe zit het met de herinrichting van de haltes De Brouckère en Beurs? Kunt u meer uitleg geven over de locatie van de ondergrondse fietsenparkings voor beide haltes? Wat moet daarvoor gebeuren? Worden de fietsenparkings ondergebracht in beschikbare ondergrondse ruimtes of wordt er een andere oplossing gekozen? Welke werken zullen worden uitgevoerd? Wat is de timing? Hoe groot is het budget?

[129]

In afwachting van de renovaties rijst de vraag hoe vaak de haltes worden schoongemaakt. Zal dat vaker gebeuren? Welke problemen veroorzaken de geurhinder? Hoe zult u dat oplossen?

Welke maatregelen neemt de MIVB om daklozen die onderdak zoeken in die stations door te verwijzen naar andere locaties?

Is er een probleem met de afsluiting van die haltes 's nachts, zodat daklozen er overnachten? Hoe kunnen de stations beter worden afgesloten?

[131]

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

M. Sevket Temiz (PS).- Chaque jour, des centaines de milliers d'usagers empruntent les transports en commun de la STIB : métro, tram et bus. Comme pour tout autre aménagement et équipement

urbains, l'image d'une ville est fortement associée à la performance de ses transports en commun, à leur esthétique et à leur propreté. Force est hélas de constater que l'état de certaines stations de métro ou de pré-métro laisse à désirer, ce qui crée un sentiment d'insécurité. De la même manière, les mesures de sécurité consistant à fermer l'accès de certaines stations ou à condamner les poubelles des réseaux souterrains posent question, tant la mise en œuvre improvisée de ces mesures porte atteinte à l'image des transports en commun.

Ces problèmes sont particulièrement criants dans les stations de pré-métro de la jonction Nord-Midi. Cette jonction du centre est très utilisée par les touristes et les citoyens se rendant au centre-ville pour y travailler ou s'y promener. Si l'on peut comprendre que, dans les premières semaines, il ait fallu parer au plus pressé, les rubans de chantier vite déchirés et la fermeture de poubelles avec du scotch donnent l'impression d'une grande improvisation et de bricolages de bouts de ficelle, d'autant plus que ces dispositions de fortune ne sont accompagnées d'aucune information aux voyageurs quant aux bouches de métro accessibles.

Alors que l'image de Bruxelles est malmenée, il me semble urgent de porter davantage attention au confort des usagers, à la propreté des stations de métro et de pré-métro et à la qualité des dispositions prises pour sécuriser les stations lorsque cela s'avère malheureusement nécessaire. C'est l'image du centre-ville, de notre Région et de toute la capitale qui en dépend.

À quelle fréquence et par qui le nettoyage dans les stations de métro et de pré-métro est-il effectué ? De quelle manière et à quelle fréquence ces opérations de nettoyage sont-elles évaluées ? Le cahier des charges de ces opérations de nettoyage est-il jugé satisfaisant ? Quel est le budget de la STIB alloué annuellement au nettoyage des stations de métro et de pré-métro, et comment a-t-il évolué ces dix dernières années ?

[133]

Nous savons que de nombreuses stations feront l'objet de rénovations parfois lourdes dans les années à venir. Elles seront sans doute l'occasion de repenser l'éclairage, l'architecture et le design des infrastructures et des équipements. Elles devront permettre un saut qualitatif important pour l'attractivité desdites infrastructures de transport en commun, primordiales pour notre capitale.

Quels sont les points d'attention retenus en la matière dans la conception du cahier des charges en prévision de ces gros chantiers de rénovation ? Quelles sont les dispositions retenues pour accroître le confort et le sentiment de sécurité des usagers ? Une continuité du type d'aménagement et de design des équipements est-elle prévue avec ceux de la future prolongation de la ligne de métro nord ?

Quant aux mesures spécifiques de sécurité, nous regrettons tous de les voir prolongées ou renouvelées, mais il est malheureusement probable qu'elles restent nécessaires un certain temps. Par

conséquent, il me semble urgent de soigner davantage la qualité de ces dispositions pour montrer plus d'égards envers les usagers, mais aussi de soigner davantage l'image que la Région donne d'elle-même.

Qui est chargé de la mise en œuvre des dispositions de sécurisation des stations de métro et pré-métro ? Est-il prévu d'en améliorer la qualité ? De la même manière, des mesures spécifiques seront-elles adoptées pour améliorer l'information aux usagers quand des accès de stations de métro ou de pré-métro doivent être fermés par mesure de sécurité ? Du matériel spécifique est-il prévu à cet effet ? Quelles seront ces améliorations ? Quand seront-elles visibles ?

[135]

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit me aan bij de vragen van de vorige sprekers. De staat van een aantal metrostations in Brussel, zoals Beurs en Anneessens, is inderdaad beschamend. Ik verwijs ook naar mijn volgende vraag in deze commissie. Die gaat over het toekomstige metrostation Grondwet op de lijn in de richting van Albert in Vorst. Op termijn zal dat worden bediend door metrotreinen uit Evere en Schaarbeek. Daar zijn gigantische investeringen mee gemoeid. Het is een prachtig project met nieuwe stations en nieuwe tunnels. Alle metrohaltes op dat nieuwe traject zullen van een goede kwaliteit moeten zijn. Vandaag is dat helemaal niet het geval.

Het kan niet dat er enorm veel geld wordt geïnvesteerd om de metro uit te breiden naar het noorden en het zuiden van het Brussels Gewest, terwijl het centrale deel, dat het meest wordt gebruikt door toeristen en andere passagiers, aan zijn lot wordt overgelaten. Ik hoop dat u daarover meer duidelijkheid kunt scheppen in uw antwoord.

[139]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je ne répéterai pas toutes les constatations que mes collègues ont faites, entre autres sur les merveilleuses sensations olfactives qu'on peut avoir en fréquentant certaines stations de pré-métro. Quand j'entends la flopée de questions relatives à l'entretien de ces stations, j'en profite pour rappeler que le transport souterrain coûte cher et qu'entretenir un arrêt de bus ou de tram est infiniment moins onéreux qu'entretenir une cathédrale souterraine.

Je rappelle au bon souvenir du ministre qu'il y avait, il y a quelques années, un musée dans la station Bourse, le "Scientastic", qui offrait malgré tout un contrôle social. Ce pôle d'attraction dans la station Bourse constituait un moyen de rendre l'ambiance plus agréable. Quelles leçons la STIB a-t-elle tirées de cette extrêmement mauvaise idée d'expulser un musée ayant un intérêt éducatif certain ? Cette expulsion se paye avec une station dans un état encore plus pourri qu'avant.

Envisage-t-on de nouvelles stations bardées de ce qu'on pourrait appeler des mécanismes défensifs ou bien l'option privilégiée est de refaire y entrer la vie, et pas seulement dans une vision hyper commerciale et hyper consumériste ?

[141]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je partage évidemment vos analyses. C'est la raison pour laquelle il y a quand même de grands changements qui vont être réalisés avant la fin de cette législature. Je vais répondre en détail.

En ce qui concerne le nettoyage des stations, la STIB effectue quatre passages par jour en semaine à la station Anneessens. Au total, neuf heures de nettoyage sont effectuées par jour. Il y a trois passages les samedi, dimanche et jours fériés, soit 2 heures et 45 minutes quotidiennes.

Pour la station Bourse, quatre passages par jour sont réalisés en semaine, soit 11 heures et 45 minutes de nettoyage quotidiennes. Quatre passages sont effectués les samedi, dimanche et jours fériés, soit 5 heures et demie par jour.

En ce qui concerne la partie métro de la station De Brouckère, quatre passages quotidiens sont réalisés en semaine, soit 9 heures et demie de nettoyage, quatre passages le samedi, soit 4 heures et 45 minutes quotidiennes, et trois passages les dimanche et jours fériés, soit 2 heures et demie par jour.

Dans la partie pré-métro, ce sont quatre passages quotidiens qui sont réalisés en semaine, soit 9 heures et demie de nettoyage, quatre passages le samedi (6 heures et vingt minutes de nettoyage par jour) et trois passages les dimanche et jours fériés, soit 2 heures et demie par jour.

Une équipe d'assainissement passe également régulièrement dans ces stations afin d'évacuer les encombrants (matelas, couvertures, cartons, etc.) laissés par les personnes en errance. Une ronde spécifique pour le traitement des urinoirs sauvages est organisée chaque jour lors du dernier passage. Un neutralisateur d'odeurs est utilisé dans l'eau de rinçage de l'autolaveuse afin de diminuer, tant que faire se peut, les nuisances olfactives. Le nettoyage est très difficile tellement

l'urine est imprégnée.

Les prestations sont contrôlées par le chef d'équipe de la station et par trois superviseurs de l'entreprise sous-traitante. Les inspecteurs de la Cellule Propreté de la STIB assurent au moins trois contrôles des prestations par semaine dans la station Bourse.

J'ai toujours plaidé pour une augmentation budgétaire. Le budget alloué par la STIB à la propreté est en constante augmentation avec 3 millions d'euros en 2009, 5 millions d'euros en 2013 et nous en sommes déjà à 7 millions d'euros en 2016 pour le nettoyage qui est donc bien réalisé. Le problème, c'est le comportement de certains.

[143]

La conclusion à en tirer est que l'on nettoie, mais qu'il y a un vrai problème de comportement des gens. Ce n'est d'ailleurs pas uniquement le cas dans le métro, mais dans l'ensemble de l'espace public. Bruxelles est l'une des villes les plus sales au monde. Bien sûr, la situation n'est pas la même partout, cela dépend des quartiers.

Le problème est grand et nous y remédions en permanence. Certaines personnes sont sales, il faut pouvoir le dire. Elles ne respectent pas les règles du vivre ensemble et c'est problématique.

Concernant la présence de personnes en situation précaire dans la station Bourse, j'ai chargé mon cabinet, la STIB et les associations de gérer ce public en errance, particulièrement au sein de la station Bourse. Selon moi, que cela soit dans cette station ou ailleurs, on ne devrait plus trouver des personnes sans abri ou en errance. Mon objectif est très clair : instaurer une zone de tolérance zéro après la rénovation de ces deux stations. Il faut un moment clic que nous sommes en train de préparer. Depuis quelques mois, des associations d'aide aux sans-abri, la STIB, mon cabinet et la Ville de Bruxelles y travaillent.

Quotidiennement, des maraudes et des visites de travailleurs de rue sont organisées. Une concertation est faite afin d'accompagner et de suivre les personnes concernées. Il ne s'agit évidemment pas de jeter ces dernières à la rue, car cela ne ferait que déplacer le problème sur le piétonnier. Ces personnes sont orientées vers l'assistance sociale existante par des infirmiers de rue : maraudes offrant un accompagnement psycho-médico-social, séances de supervision des agents de la STIB, réponses aux appels données par les agents.

L'asbl Bij ons - Chez nous est également présente sur le terrain. N'oublions pas le projet Médibus et les collaborations non contractuelles du SAMU social, de Diogènes, de Dune et de Transit avec la STIB.

J'ai également demandé l'organisation d'une réunion de concertation mensuelle de tous les partenaires pour tenter de trouver des solutions.

[145]

Une convention a été signée entre l'asbl Opération Thermos et la STIB. Différents projets sont aussi à l'étude, afin d'avoir encore plus d'informations.

Nous constatons que le public change. Aux stations Bourse et De Brouckère se trouvent de plus en plus de toxicomanes, qui prennent de l'héroïne, du crack et d'autres substances probablement. Ce n'est pas évident, car il s'agit totalement d'une autre problématique.

D'aucuns avaient eu l'idée de placer dans la station Anneessens une salle de consommation, mais j'ai refusé. Je suis pour l'existence de salles de consommation contrôlées, afin de guider les personnes vers une aide, mais pas dans les stations de métro.

Des actions sont en cours pour préparer le déplacement de ces gens, et mettre en œuvre une politique où l'on va activement vers les gens pour proposer des alternatives et ne presque plus laisser le choix de faire autrement.

En ce qui concerne la présence de personnes la nuit, la STIB constate que des personnes en errance, et en particulier des toxicomanes, forcent les volets des stations afin d'y pénétrer. Entre le 22 mars et le 1er mai, la STIB a mis du gardiennage privé en poste fixe à la station Bourse, afin de prévenir les intrusions.

Cette mesure a permis de réduire les nuisances à la station Bourse mais a déplacé le problème vers les stations De Brouckère, Anneessens et Lemonnier. Les passages des équipes du service Security STIB, des polices fédérale et zonale à la Bourse ont lieu jusqu'à 8 fois par jour et 2 fois par nuit depuis 12 mois.

Malheureusement, la zone du centre est devenue un lieu de vente de stupéfiants. Il s'agit d'un problème qui concerne la police et non la STIB. Le pouvoir judiciaire doit plus intervenir en surface, ce qui aura comme conséquence une amélioration de la situation en sous-sol.

[147]

Il y a de plus en plus d'équipes de sécurité multimodales. Du personnel supplémentaire va être engagé. Nous en avons déjà parlé. Nous sommes en train d'analyser la situation station par station et, sur cette base, nous y mettrons plus de personnel.

Nous regardons également si certains des nombreux accès de la station Bourse ne doivent pas être fermés pour mieux gérer les entrées et sorties, d'autant que des travaux de rénovation vont y être entrepris.

La STIB travaille avec un système d'information dynamique qui lui permet de placer des hommes et passer des messages et de la signalétique. Ce système a ses limites, liées aux effectifs disponibles - qui vont être augmentés - mais également au temps de réaction, certaines fermetures d'accès étant ordonnées en temps réel. On peut trouver des informations sur internet, mais la STIB a bien reçu le message d'améliorer la mise à disposition de l'information. Ce travail est en cours, avec notamment un nouveau système de balisage qui devrait être disponible en 2017.

La seule réponse qu'on peut donner pour les stations Bourse et De Brouckère en particulier - puisque la station Lemonnier va disparaître pour devenir une sorte de gare de trams - est qu'elles vont être rénovées prioritairement. Pour la Bourse, nous avons avancé : cela aura lieu soit à la fin de cette année, soit début 2017. Cela n'a rien à voir avec le permis du piétonnier. Nous faisons le forcing pour réaliser les travaux d'étanchéité des stations qui doivent de toute façon être faits, indépendamment de l'aménagement des boulevards centraux. Ces travaux, qui sont menés avec Beliris, devraient commencer dans les prochaines semaines.

[149]

Les plans des rénovations en cours seront bientôt finalisés. Dès qu'ils seront prêts, je montrerai les esquisses. De ce que j'ai vu, cela sera très beau. En 2018-2019, on verra les stations Bourse et De Brouckère : elles seront méconnaissables. Ce seront des stations de nouvelle génération donnant une tout autre ambiance.

La station Bourse devrait être terminée en 2019.

Le budget des travaux de rénovation de génie civil et parachèvements est estimé à environ 5 millions d'euros. Ce budget est important pour l'amélioration de notre réseau. Des parkings Villo seront prévus. On va ouvrir des salles inaccessibles actuellement et créer des sorties de secours supplémentaires. L'avant-projet est en cours. Dès qu'il sera finalisé, le projet sera présenté et ce sera probablement en septembre.

Nous partageons donc les analyses faites ici. Le grand défi sera ensuite de trouver un endroit pour les sans-abri avec le CPAS de la Ville de Bruxelles, avec cette dernière et les associations. Nous y travaillons actuellement et quand les rénovations seront terminées, l'idée sera pour les stations Bourse et De Brouckère d'appliquer une tolérance zéro.

[151]

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends bien vos déclarations volontaristes, singulièrement pour l'avenir. Je pense néanmoins qu'il y a un certain nombre de choses qui pourraient être menées dans l'immédiat.

Vous citez des chiffres en termes de rondes et d'entretien des stations. Vous parlez notamment de quatre passages par jour. Ce sont des chiffres interpellant, car quand on voit l'état des stations, cela ne semble pas possible. Je vous parlais de traces d'urine séchées tout à l'heure, elles sont là depuis un bon bout de temps.

C'est donc le mode d'entretien à propos duquel je m'interroge. Quand vous dites entretien, qu'est-ce que cela veut dire ? Ces équipes sont-elles correctement équipées ? Au-delà du problème de propreté, il y a une véritable question d'hygiène publique. Utilise-t-on du savon et de l'eau ou d'autres produits qui permettent d'enlever ces traces d'urine ? Pour les escaliers, je peine à croire qu'ils sont régulièrement entretenus. Sont-ils seulement parfois lavés à grande eau ? Ces chiffres ne reflètent pas la situation ou l'état de ces stations. Chaque fois que je m'y suis rendu, il m'a semblé évident que l'entretien et l'hygiène y font gravement défaut.

Vous appelez à une tolérance zéro, une fois la station rénovée. Vous faites une fois de plus un pari sur l'avenir. On a l'impression que quand ce sera rénové, on s'imposera des règles d'entretien et de sécurité, mais pourquoi ne pas se les imposer dès à présent ? Comment pouvons-nous faire la preuve de notre capacité à maintenir ce futur équipement qui va nous coûter cinq millions d'euros si nous ne parvenons pas aujourd'hui à assurer le minimum requis en termes de sécurité et d'hygiène ? Permettez-moi d'exprimer mes craintes par rapport à votre volontarisme, sans doute sincère, mais qui ne s'applique qu'à l'avenir.

[153]

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

M. Pascal Smet, ministre.- La situation s'est améliorée, même s'il reste beaucoup à faire. Des zones sont imprégnées par l'urine et elles ne peuvent plus être nettoyées. La seule solution consiste à les rénover complètement sur la base d'un plan global, ce qui sera bientôt fait. Des affiches seront placées pour informer les usagers.

M. Van Goidsenhoven, les équipes chargées du nettoyage connaissent leur travail. Vous semblez dire qu'elles font n'importe quoi.

Depuis quelques mois, j'organise des réunions avec tous les acteurs concernés. Nous avons

multiplié les maraudes. La réponse est aussi dans les mains de la police. Je rappelle que la STIB n'a pas de pouvoir de police.

[155]

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb dezelfde bedenking. U zegt dat er 11 uur per dag wordt schoongemaakt in het premetrostation Beurs. Dat is bijna de hele dag lang, maar blijkbaar levert het onvoldoende resultaten op. Ik vraag me dan ook af of de schoonmaakmethoden geschikt zijn. Zo wordt er de hele dag rondgereden met schoonmaakmachines, maar die maken de muren natuurlijk niet schoon.

Het schoonmaakpersoneel levert wellicht goed werk. Die mensen doen wat er van hen wordt gevraagd. Gelet op het grote budget dat eraan wordt besteed, kan het echter geen kwaad om eens na te gaan of de poetsmethode wel efficiënt is.

U hebt nog altijd niet geantwoord op mijn vraag over de ondergrondse fietsenparkings.

De heer Pascal Smet, minister.- Er komen ondergrondse fietsenparkings in beide stations.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Worden de beschikbare ruimten daarvoor gebruikt?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja. Er komen ook liften en ingangen. De ruimten worden voorbereid. Dat werk is nog niet klaar. Ik vermoed dat ik de definitieve plannen in september zal kunnen voorstellen. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat ik dat ook in de commissie doe.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het zou goed zijn dat de voorzitter zo'n voorstelling kan plannen, zodat de minister op dezelfde dag de pers en de commissie kan inlichten.

[165]

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

M. Sevket Temiz (PS).- Malheureusement, toutes les questions n'ont pas reçu de réponse. Je voudrais revenir sur le matériel que les sociétés utilisent. Je vais donner l'exemple de la station Bockstael qui était plus propre avant l'installation de carrelage blanc. À l'avenir, n'y aurait-il pas moyen de faire attention, dans les stations à la fréquentation très considérable, au matériel qui va

être installé ?

Nous ne sommes pas au niveau d'alerte 4, mais il y a parfois cette improvisation imparfaite par rapport aux badges et à la sécurisation. Une amélioration est-elle prévue à ce propos ? J'espère que nous n'aurons pas à connaître une augmentation du niveau d'alerte, mais le cas échéant, tenons à l'esprit que notre manière d'agir a été très amateur.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la police fédérale qui décide quelles entrées sont fermées. Nous avons placé le balisage, mais il a été enlevé une heure après !

M. Sevket Temiz (PS).- Ne peut-on demander à la police d'avoir une meilleure coordination avec les agents de sécurité de la STIB ? Je sais que vous consentez des efforts considérables, mais malheureusement ils sont insuffisants.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela dépend de la police fédérale. Il y a déjà un problème avec la police fédérale qui doit être plus présente, mais la police aussi est surchargée. J'ai des idées pour une meilleure organisation, mais nous entrons dans un autre débat.

- *Les incidents sont clos.*

[175]

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

**TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

betreffende "het nieuwe metrostation Grondwet".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het grootste mobiliteitsproject van deze regeerperiode is ongetwijfeld de uitbreiding van de metro naar Schaarbeek en Evere. Het project voor metrolijn 3 omvat het ombouwen van de premetro tussen metrostation Albert en het Noordstation tot een volwaardige metro, evenals de bouw van een nieuwe metrotunnel met zeven nieuwe stations in de richting van Schaarbeek. De totale kostprijs wordt geraamd op 1,2 miljard euro.

Aan de zuidkant van die metrolijn zal onder meer een herinrichting van het metrostation Albert nodig zijn, opdat dat als eindstation kan worden gebruikt. Voorts wordt het nieuwe metrostation Grondwet aangelegd. Dat metrostation zal de huidige halte Lemonnier vervangen, omdat die niet geschikt is voor de metro.

Behalve een nieuw metrostation moet er ook een nieuwe tunnel worden gegraven. Die zal van het Zuidstation via het nieuwe station Grondwet onder de Stalingradlaan lopen en vervolgens onder het Zuidpaleis om aan te sluiten op de huidige tunnel in de Lemonnierlaan. De nieuwe tunnel wordt meer dan 500 meter lang. Daarnaast is ook een nieuwe tramtunnel van ruim 300 meter gepland onder de Fonsnylaan. Trams die uit Vorst (lijn 82) en Sint-Gillis (lijn 81) komen, moeten in de toekomst ter hoogte van de Denemarkenstraat ondergronds gaan. Na de ondergrondse haltes Zuidstation en Grondwet komen de trams respectievelijk in de Zuidlaan en de Jamarlaan opnieuw aan de oppervlakte.

Het gaat om ingrijpende werkzaamheden, voornamelijk omdat er meerdere tunnels onder elkaar zullen worden gegraven. Onder meer om die reden zal het station Lemonnier niet langer bruikbaar zijn.

Over de plannen voor het nieuwe metro- en tramstation Grondwet onder de Stalingradlaan liep tot 13 mei een openbaar onderzoek. Op 25 mei zou de overlegcommissie zich buigen over de verzamelde opmerkingen.

[179]

De uitbreiding van het metronet zal op termijn een grote bijdrage leveren aan een vlottere mobiliteit, maar deze gigantische werken moeten goed gepland worden en er moet goed over gecommuniceerd worden, zeker omdat ze een invloed hebben op een hele wijk.

Wat is het resultaat van de besprekingen van het openbaar onderzoek door de overlegcommissie? Wie is daarin vertegenwoordigd? Hoe verloopt de samenwerking met Brussel-Stad? Dit is weliswaar een dossier van de MIVB, maar het heeft een enorme impact op de ruimtelijke ordening van de stad Brussel.

Welke maatregelen worden genomen om de hinder voor winkeliers en bewoners tijdens de werkzaamheden te beperken? Zijn er al plannen voor de heraanleg van de drukke lanen in het hart van de stad na de bouw van het metrostation Grondwet? Het gaat meer bepaald om de Lemonnierlaan, Fonsnylaan, Stalingradlaan, Jamarlaan, Zuidlaan en de Denemarkenstraat. Zijn die plannen al gekend? Wanneer krijgen we ze te zien of wanneer mogen we ze verwachten?

In welke zone worden de plannen uitgevoerd? De ondergrondse werkzaamheden zijn immens en

zullen bovengronds beslist ook een aanzienlijke impact hebben.

Wat is het totaalbudget voor de bouw van het metrostation Grondwet en de heraanleg van de omliggende lanen? Welke kosten moeten het Brussels Gewest, de MIVB en de stad Brussel dragen?

Kunt u de timing voor de werkzaamheden aan het metrostation Grondwet en de omgeving toelichten?

[181]

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik vermoed dat de budgetten voor deze werkzaamheden zijn opgenomen in het investeringsplan van 5,2 miljard euro. Ik heb u ongeveer een maand geleden een brief gestuurd met de vraag om me een kopie van dat plan te zorgen, maar daar heb ik nog steeds geen antwoord op gekregen. Hebt u mijn brief ontvangen? Krijg ik nog een antwoord?

Het wordt hoog tijd dat de commissieleden een kopie van het investeringsplan ontvangen. We hebben daar al veel over gesproken, maar hebben het nog steeds niet gezien.

[185]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De overlegcommissie bestaat uit de stad Brussel, de gemeente Sint-Gillis, de Directie Stedenbouw, citydev.brussels, Leefmilieu Brussel, de Directie Monumenten en Landschappen en Brussel Mobiliteit.

Het advies dat de overlegcommissie op 21 juni 2016 verleende, gaat enkel over het bestek van de impactstudie en niet over het project zelf. In het advies werd voorgesteld om een aantal alternatieven te onderzoeken.

Zo is er het alternatief nul, het alternatief één, waarbij er geen nieuw metrostation komt tussen Anneessens en het Zuidstation en het station Lemonnier wordt behouden voor de tramverbinding, het alternatief twee, waarvoor de mogelijkheid wordt bestudeerd om de huidige ondergrondse structuren opnieuw te gebruiken, en een alternatief drie, met een ander tracé. In het advies wordt

ook voorgesteld om de verplaatsing van het gedeelte van het tracé in de Fonsnylaan naar de talud van de spoorwegen te overwegen om te vermijden dat de openbare ruimte in die laan wordt opgedeeld.

Verder werd er gevraagd om de geografische zone op het vlak van mobiliteit, stedenbouw en de bouwplaats uit te breiden tot het Rouppeplein, om bijzondere aandacht te besteden aan de voetgangersverbindingen tijdens de werkzaamheden en aan de impact van het project. Ook wordt voorgesteld om het kunstwerk te verplaatsen, om de impact van het project met betrekking tot de uitstoot van fijnstof en CO te bestuderen en om de resultaten van de impactstudie na de afsluiting voor te stellen aan het publiek. Daarna zal een bouwvergunning worden aangevraagd, waarop een nieuw openbaar onderzoek van start gaat.

Er werd overlegd met de stad Brussel en dat zal ook in de toekomst nog gebeuren. In de fase die voorafging aan het project werd een begeleidingscomité opgericht waarin de stad Brussel was vertegenwoordigd. In de periode 2013-2014 vonden meerdere overlegvergaderingen plaats.

Conform het advies van de overlegcommissie over het bestek van de impactstudie, zal gevraagd worden om de effecten van de werkzaamheden voor de handelaars te evalueren en indien nodig na te gaan of de compensatieregelingen moeten worden aangepast. Dit zal gebeuren in overleg met de minister van Werk en Economie. Er komt ook een werkgroep met onder meer Atrium, Brussel Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid. Die zal begeleidingsmaatregelen voorstellen voor handelaars en particulieren. De voorbereidende studies zijn aan de gang, zodat de werkgroep efficiënt van start kan gaan vanaf september.

Voor het einde van het jaar zal met de stad Brussel een voorstel van protocolakkoord worden uitgewerkt over de werkzaamheden, waarin onder meer rekening wordt gehouden met de herinrichting van de Lemonnierlaan en de Stalingradlaan.

Het geschatte budget voor het complex Grondwet-Fonsny bedraagt 240 miljoen euro. De kosten voor de herinrichting van de wegen zijn daarin verrekend. Over elke uitbreiding moet het gewest overleg plegen met alle partners.

De effectenstudie zou de komende weken van start moeten gaan na ontvangst van het definitieve speciale bestek. Na de voltooiing van die studie zullen de plannen worden aangepast om de bouwvergunning aan te vragen. Deze vergunning wordt verwacht tegen de tweede helft van 2017. De werkzaamheden zouden dan begin 2018 van start kunnen gaan en worden voltooid tegen eind 2021 of begin 2022.

Het station Stalingrad wordt een gecombineerd ondergronds metro- en tramstation.

[189]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- U hebt niet al mijn vragen beantwoord. Hoever staat het met de plannen voor de heraanleg van de lanen?

De heer Pascal Smet, minister.- Er komt een protocol.

De heer Paul Delva (CD&V).- Staat daarover al iets op papier? Wat me vooral interesseert, is de verdeling van de kosten tussen het gewest, de MIVB en de stad Brussel, ook inzake de heraanleg van de lanen. De MIVB doet natuurlijk haar uiterste best om de technische infrastructuur van de nieuwe metrostations, het graven van de tunnels enzovoort voor haar rekening te nemen.

Wie is verantwoordelijk voor de heraanleg van de nieuwe lanen? Welke afspraken werden daarover gemaakt? Ik ben bang dat de middelen van de MIVB worden gebruikt voor de herinrichting van bepaalde lanen, wat eigenlijk niet de bedoeling is. Dat zou bijzonder jammer zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn nog geen afspraken gemaakt.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dit is een heel belangrijk dossier dat gevolgen heeft voor heel veel mensen, inwoners en handelaars. Welk budget gaat er naar communicatie? Zullen de stad Brussel en de MIVB betrokken worden bij die communicatie?

De heer Pascal Smet, minister.- Uiteraard worden die daarbij betrokken. Ik verwijs naar het voorbeeld van de communicatie over tram 9 en tram 94. Er wordt gelijktijdig met het verloop van de werkzaamheden gecommuniceerd. We werken samen met Beliris om gezamenlijk te communiceren over de hele metrolijn, met een apart logo, een aparte website en aparte informatie. Die operatie wordt momenteel volop voorbereid. Ze vergt heel wat coördinatie, want er zijn veel instanties bij betrokken, namelijk de MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris, de stad Brussel en de gemeenten. Zodra ik meer nieuws heb, zullen we de kwestie verder bespreken.

Ik heb overigens wel geantwoord op uw vragen. Ik zei immers dat het gewest tegen het einde van het jaar een protocolakkoord met de stad Brussel zal sluiten. Het overleg moet nog van start gaan.

De heer Paul Delva (CD&V).- Als het zover is, zal ik u nog vragen stellen over de financiële afspraken, in het bijzonder voor de heraanleg van de lanen.

- *Het incident is gesloten.*

[203]

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la circulation des lignes de bus dans le Pentagone".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous l'avez annoncé lors d'une séance de commission : la vitesse commerciale des lignes de bus se rendant dans le Pentagone a particulièrement diminué. Par ailleurs, il a également été affirmé que les fréquentations de ces lignes ont baissé de 30% dans le Pentagone, sans qu'un report significatif de voyageurs ne se soit fait dans le métro.

Autrement dit, les aménagements du piétonnier et mesures annexes ont grevé l'efficacité du transport public de surface. C'était prévisible. À titre d'exemple, il suffit de se rendre sur place pour constater que la bande bus qui se trouvait en sens unique limité et qui a été réorientée dans le sens de la bande pour voitures rue de l'Écuyer est désormais en permanence occupée par des véhicules en double file.

Ce phénomène a une double conséquence. Tout d'abord pour le centre à proprement parler puisque s'y rendre devient plus compliqué pour de nombreux usagers de la STIB. L'injection d'une navette de bus propre au centre n'y changera pas grand-chose puisqu'elle implique à minima une correspondance supplémentaire.

L'autre conséquence concerne l'ensemble de la Région. En effet, c'est l'ensemble des lignes concernées qui est pénalisé. Les retards et la perte de vitesse commerciale se répercutent aussi bien à l'autre bout des lignes, soit en première et seconde couronnes. Cela a un coût en termes d'efficacité, de confort et de rapidité pour les usagers, mais également en termes financiers pour la

STIB et la Région.

Vous affirmez aujourd'hui que ce problème sera pris en compte dans l'élaboration du plan bus. S'agit-il de prendre des mesures qui permettent de retrouver les niveaux de performance à ce qu'ils étaient précédemment ou d'injecter des moyens supplémentaires pour tenter de pallier les conséquences négatives pour le transport public du dispositif mis en place par la Ville de Bruxelles ?

Le rétablissement de bandes bus à sens unique limité est-il à l'ordre du jour ?

[211]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous étudions la possibilité d'installer un terminus de la ligne 95 sur les boulevards du centre. Ainsi, il ne restera qu'un seul terminus sur la rue du Lombard, à savoir devant la Confédération Construction. Un plan est en cours d'élaboration.

Un bus électrique circulera entre Louise, le Sablon, la rue du Midi, le piétonnier et la rue Antoine Dansaert. Cette nouvelle ligne de bus empruntera également une partie de la rue du Midi. Son coût est estimé à plus de 2 millions d'euros.

Les stations de métro De Brouckère et Bourse seront rénovées. Le coût est estimé à 8 millions d'euros pour la Bourse et 6 millions d'euros pour De Brouckère.

Le projet de plan bus prévoit quelques modifications. Il a été approuvé en première lecture par le gouvernement et envoyé aux communes pour avis. Seule la Ville de Bruxelles ne nous a pas encore répondu. Ledit plan devrait être définitivement adopté par le gouvernement en automne.

Je rappelle que le centre est déjà très accessible en transport public, avec quatre grands pôles multimodaux et plus de 1.000 emplacements de parking, Villo, deux lignes à fréquence élevée qui se croisent : Rogier (pré-métro, métro et bus) et De Brouckère, gare de Bruxelles-Midi (trains internationaux, lignes de métro, bus), gare de Bruxelles-Central (trains, ligne de métro et bus). À partir de 2018, le pré-métro sera transformé en ligne de métro.

Avant que le nouveau plan de circulation n'entre en vigueur, il existait deux bandes de bus à contresens, dans les rues du Fossé aux Loups et de l'Écuyer. Sur cette dernière, la bande de bus a été maintenue, mais encore faut-il que chacun la respecte. Dans la rue du Fossé aux Loups, il n'y a plus de bande de bus. Les premiers résultats de la phase test du plan de circulation démontrent que le

temps de parcours est inférieur, ce qui est positif.

Par contre, le temps de battement pendant lequel les bus sont à l'arrêt au terminus pour compenser la moins bonne régularité est plus long. Les deux éléments conjugués se traduisent par un impact quasiment neutre sur la vitesse de rotation. La suppression de la bande de bus dans la rue du Fossé aux Loups n'a donc eu qu'un effet très limité. Évidemment, il faut prévoir suffisamment de place aux terminus.

[213]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous nous parlez du sous-sol et je vous ai parlé de l'accessibilité du centre-ville par les lignes de surface qui ne passent pas par le métro comme une bonne partie de la Région. Je sais que vous n'aimez pas que ces chiffres sortent, mais on a constaté une baisse tendancielle du nombre de voyageurs sur ces lignes.

À propos du terminus, vous nous dites qu'on est en train d'analyser un déplacement du terminus du 95 vers les grands boulevards comme c'était le cas précédemment. Cela ne résout rien pour les usagers du bus 48 et cela diminuera donc l'attractivité en augmentant la pénibilité du parcours, élément fondamental dans le choix modal.

D'autre part, vous nous expliquez qu'il y a une navette gadget - "un bus à touristes" comme cela s'appelle dans le milieu - qui coûtera 2 millions d'euros. On va donc investir 2 millions pour le tram d'Yvan Mayeur au détriment du reste des usagers de la STIB et de toute la Région.

Vous parlez de double file sur le site propre du bus 71 et vous demandez plus de contrôle alors que vous savez, comme moi, que ces contrôles ne seront pas renforcés parce que la police n'est pas prête de s'en occuper.

En d'autres termes, vous baissez les bras. Il s'agit d'une non-réponse qui révèle votre opinion profonde à ce sujet : les gens viendront autrement au centre-ville ou ils ne viendront plus. Tant pis pour ceux qui n'ont pas le choix ou sont un peu handicapés dans leurs déplacements.

Vous entérinez le fait qu'on dégrade la desserte de surface dans le centre-ville, en dépensant 2 millions pour un gadget, en augmentant les correspondances pour ceux qui auraient l'idée de vouloir monter dedans en venant de plus loin de la Région.

En prime, il y a une diminution de la vitesse commerciale selon vos propres chiffres. Vous nous

promettez des bus 71 toutes le 3 ou 4 minutes alors que je ne vois pas comment ils s'accommoderont d'une telle situation. La diminution de la vitesse commerciale sera ressentie au-delà de la deuxième couronne puisque ces lignes s'y aventurent.

Cette réponse est lamentable !

- *L'incident est clos.*

[217]

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la fluidification de la Petite Ceinture".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- A la fin mai, Bruxelles a connu un chaos sans précédent en matière de circulation routière. En cause : la fermeture pour quelques heures, mais à l'heure de pointe, du tunnel Léopold II. Fermeture imposée par les dégâts occasionnés par un camion aux infrastructures dudit tunnel et par les nécessaires réparations d'urgence à y apporter. Conséquence aggravante pour le trafic routier à Bruxelles : l'arrivée massive de navetteurs venus en voiture à Bruxelles à la suite de la grève qui a frappé la SNCB pendant de nombreux jours. Résultat : Bruxelles à l'arrêt sur toute la Petite ceinture et sur tous les axes desservant cette Petite ceinture parfois sur deux ou trois kilomètres.

Cette situation exceptionnelle ne doit cependant pas cacher une situation quotidienne de plus en plus tendue, où tout incident à proximité de la Petite ceinture a désormais des répercussions sur une bonne partie du réseau routier de toute la Région. La fluidification de la Petite ceinture doit constituer une priorité absolue, et ce, d'autant plus qu'elle a dû absorber des charges de trafic supplémentaires liées à la fermeture des boulevards centraux. Or, des aménagements et/ou des projets d'aménagement réduisent ou risquent de réduire un peu plus encore les capacités de drainage de la circulation qu'offre la Petite ceinture.

Cette fluidification est d'autant plus importante que tout engorgement sur la Petite ceinture, en ayant des conséquences très négatives partout ailleurs dans la ville, en a également sur la vitesse

commerciale des transports publics. Cette vitesse commerciale des bus et des trams s'inscrit déjà dans une tendance à la baisse, malgré les efforts de la Région pour développer des sites propres.

Si je considère que tous les usagers de la route doivent pouvoir disposer de l'espace et que je suis favorable à la création de pistes cyclables séparées et sécurisées, je m'interroge sur la place que cela laissera à la voiture. En réduisant ou en compliquant les voies sortantes, on crée inévitablement de la congestion supplémentaire. Or, si l'axe drainant qu'est la Petite ceinture reste congestionné comme il l'est aujourd'hui, les voitures emprunteront de plus en plus les accès dans les quartiers où nous ne souhaitons surtout pas que la circulation se densifie au détriment de la qualité de vie des Bruxellois.

Enfin, je ne vais pas m'appesantir sur les effets négatifs du piétonnier sur la mobilité puisqu'il a évidemment reporté une part significative du trafic sur la Petite ceinture. Les problèmes s'en sont accrus. Disposez-vous d'une étude qui évalue l'évolution de la circulation dans la Petite ceinture ces deux dernières années ? Si oui, quels en sont les enseignements ? Si non, quelles en sont les raisons ? Quelle réflexion menez-vous pour améliorer la fluidité de la Petite ceinture ? Quelles sont les pistes privilégiées par vos services : adaptation des limites de vitesse, amélioration du système de télégestion et de la synchronisation des feux... ?

Sur les 450 feux de circulation bruxellois, combien sont-ils synchronisés ? Qu'en est-il de la Petite ceinture ? Le système est-il jugé performant ? Quelles concertations entretenez-vous avec les communes - la ville de Bruxelles singulièrement -, les associations de cyclistes et d'automobilistes et Mobiris ? Sachant aussi que le moindre accident a un impact considérable sur toute la circulation, que mettez-vous en place pour éviter qu'ils se produisent ? Avez-vous des données à nous communiquer sur le nombre d'accidents survenus ces dernières années et leurs natures exactes ?

[223]

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'accord de gouvernement vise l'amélioration de la fluidité du trafic sur les quinze lieux et trajets les plus congestionnés de la Région. Pour le moment, nous sommes occupés à développer un programme en collaboration avec Bruxelles Mobilité concernant la fluidification de la Petite ceinture. Ce programme n'est pas encore terminé.

Quelques mesures ont déjà été mises en œuvre :

- la campagne "Don't Block the Box" aux carrefours Saintelette, Arts-Loi et Trône ;
- l'adaptation des cycles de feux de l'axe Belliard pour augmenter la capacité en sortie de ville et

ainsi limiter les blocages sur la Petite ceinture.

Des mesures plus complètes et ambitieuses sont prévues. Nous les communiquerons en détail une fois le projet finalisé. J'espère que cela aura lieu au début de l'automne.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Comme le temps presse pour ceux qui me suivent, je me contenterai de dire que la réponse du ministre est tout à fait satisfaisante.

- *L'incident est clos.*

[231]

QUESTION ORALE DE M. ERIC BOTT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le harcèlement sexuel dans les transports en commun bruxellois".

M. le président.- En l'absence de M. Bott, Mme d'Ursel-de Lobkowicz lira la question orale.

La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- Il y a quelques jours, les quotidiens du groupe Sudpresse ont interpellé leurs lecteurs avec un article exposant les résultats d'études menées par deux députées wallonnes à propos du harcèlement sexuel dans les bus et les autres transports en commun.

Selon les résultats, il semble qu'une personne interrogée sur deux a déclaré avoir déjà vécu ce genre d'incident. Inutile de vous dire que dans le lot, la grosse majorité des victimes est de sexe féminin et il s'agit aussi parfois d'adolescentes de moins de quinze ans. L'article souligne également que c'est un problème qui reste confiné, voire négligé en raison de l'absence de plaintes.

Récemment, nous avons eu un débat sur le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public.

Êtes-vous au courant d'éventuelles plaintes reçues concernant des faits de harcèlement sexuel ? Par quel biais ? Si oui, combien de plaintes la STIB a-t-elle reçues ? Quels sont les chiffres sur le sujet ? Un sondage, tel qu'il a été organisé en Région wallonne par deux députées, est-il envisageable, notamment à l'initiative de l'opérateur STIB ?

En Wallonie, malgré le peu de plaintes reçues, une campagne de sensibilisation est en cours de préparation. Est-ce que ce sera le cas en Région bruxelloise ? À la STIB, un code de bonne conduite existe déjà et vise à baliser les comportements des usagers, ce n'est pas le cas des TEC en Wallonie, mais il sera prochainement établi et distribué à chaque usager lors de l'achat d'un billet ou d'un abonnement. Cette initiative pourrait-elle nous inspirer en Région de Bruxelles-Capitale ?

[237]

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne les plaintes classées dans la catégorie harcèlement, la STIB dispose de données limitées et reçoit en général relativement peu de plaintes pour des faits de harcèlement sexuel dans ses transports publics. Si l'on tient compte de faits de harcèlement sexuel au sens large, la STIB a reçu depuis 2013 un total de sept plaintes, mentions ou signalements. Ces statistiques concernent les faits pour lesquels les agents de la STIB ont été amenés à intervenir ou pour lesquels une plainte a été déposée auprès de nos services. Ce chiffre relativement peu élevé est probablement dû au fait que la plupart des victimes s'adressent directement à la police. C'est la raison pour laquelle la police est seule habilitée à transmettre des statistiques complètes et représentatives.

Concernant des campagnes spécifiques liées au harcèlement, la STIB va intégrer dès le mois de septembre 2016 l'aspect harcèlement dans sa campagne Responsible Young Passengers destinée aux écoles. L'aspect harcèlement sera également intégré dans un "e-learning" que la STIB développe actuellement et qui vise un public du même âge.

Il n'y a pas de campagne de masse prévue émanant directement de la STIB en 2016, mais une campagne "Respect", axée sur le civisme, est programmée pour 2017. Le sujet du harcèlement en fait évidemment partie.

Le "Guide du voyageur", disponible sur le site internet de la STIB, aborde la question des contacts physiques inappropriés. Il a été massivement distribué sur le réseau en 2014.

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

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- Le machisme ambiant, l'affaire Dominique

Strauss-Kahn, l'affaire Denis Baupin, les événements en Allemagne... Tout cela donne un mauvais signal et se répercute au niveau de la STIB. J'entends tout le temps parler de jeunes filles qui se font embêter dans le métro ou aux stations de tram. Ne pourriez-vous imaginer une campagne dans les stations de métro ainsi que cela se fait à l'étranger, notamment au Royaume-Uni ? Cela serait peut-être nécessaire.

- *L'incident est clos.*

[243]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les prochains travaux dans le tunnel de la Porte de Hal".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Dans le dossier des tunnels bruxellois, de longs, lourds et coûteux travaux de rénovation sont prévus. Le Plan pluriannuel d'investissement que vous avez récemment présenté prévoit donc que c'est le tunnel Porte de Halle qui sera le premier chantier lancé, dans un calendrier qui s'étend sur deux années, à partir de janvier 2017.

Tout d'abord, concernant le calendrier de ce projet, sa planification et le déroulement des différentes phases qui le composent, il apparaît que les travaux débiteront en plein hiver, puisque le mois de janvier est annoncé. Avez-vous tenu compte des intempéries susceptibles de se produire pendant cette période de l'année et qui pourraient occasionner des interruptions de chantier, et donc, a fortiori, des retards supplémentaires ?

Vous prévoyez l'interdiction de la fermeture de nuit pendant la durée de la Foire du Midi. Pouvez-vous m'expliquer les raisons qui justifient cette décision ? Ne serait-il pas au contraire plus opportun de profiter des congés scolaires pour avancer plus efficacement ? Certes, la Foire du Midi doit se tenir, je ne remets absolument pas en question cet événement annuel cher au cœur des Bruxellois, mais avez-vous analysé et réfléchi à des alternatives comme l'accès à ce quartier par la gare de Bruxelles-Midi ou par les lignes de pré-métro et de métro ?

De manière globale, c'est un très long chantier. Vous n'avez d'ailleurs pas manqué de souligner

récemment dans la presse que les Bruxellois devaient s'attendre à des problèmes de mobilité pendant plusieurs années. Je pense qu'ils en ont malheureusement l'habitude. Dans l'élaboration de ce calendrier lié au tunnel de la Porte de Hal, avez-vous tenu compte de la situation des autres tunnels, dont certains, comme le tunnel Stéphanie ou le tunnel Montgomery, sont actuellement fermés, pour des durées dont vous annoncez régulièrement le prolongement ?

En d'autres termes, pouvons-nous craindre que le chantier qui doit débiter vienne s'ajouter à d'autres dossiers sensibles qui pourraient s'éterniser ? Je dois vous avouer que ce scénario catastrophe, nouvel épisode de la série noire que nous connaissons depuis des mois, pourrait se produire. Quelle est votre position à ce propos ?

Mais l'aspect le plus inquiétant, Monsieur le ministre, réside bien entendu dans les conséquences liées à la mobilité. Ce tunnel est particulièrement important quand on se penche sur l'ensemble du trafic de la mobilité bruxelloise. Il se trouve en effet à proximité de la gare de Bruxelles-Midi, première gare du pays, extrêmement fréquentée. Si je ne m'abuse, des travaux vont bientôt se tenir sur l'avenue Fonsny qui constitue également un axe important à proximité. Avez-vous tenu compte de cet élément ?

Vous n'ignorez pas non plus que les habitudes des automobilistes, qu'il s'agisse de Bruxellois ou des personnes qui travaillent à Bruxelles, ont été sérieusement modifiées avec l'instauration du piétonnier. L'axe nord-sud est désormais coupé et pour effectuer le parcours depuis la place Rogier, il est obligatoire d'emprunter une importante boucle par la Petite ceinture. Vous imaginez comme moi, je suppose, les conséquences de cette situation dans une ville déjà saturée par les embouteillages.

Je souhaiterais donc que vous m'éclairiez sur les mesures qui sont prévues afin d'informer au mieux les automobilistes des désagréments futurs. Vous conviendrez qu'il est impératif que des itinéraires de délestage et des alternatives soient mis en place bien en amont de ce chantier, afin d'assurer une information claire et pertinente aux automobilistes.

Je ne peux pas m'imaginer un seul instant que de simples panneaux de type "Attention, tunnel Porte de Hal fermé !" soient placés à proximité de cet axe. Quelles sont donc les dispositions arrêtées à ce sujet ? Il importe en effet que soit pensé un schéma complet et cohérent qui assure un itinéraire logique tout en réduisant au minimum les embouteillages.

[249]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Du fait de la nature de travaux planifiés et réalisés essentiellement en

souterrain, aucun risque de retard dû à des intempéries n'est envisagé. Bruxelles Mobilité et la commission de concertation considèrent que les festivités de la Foire du Midi et la fermeture complète du tunnel sont incompatibles. Ce chantier a reçu un pré-avis favorable moyennant cette condition citée ci-avant. Par ailleurs, l'espace entre la Foire du Midi et le chantier étant trop étriqué, cela ne permettrait pas d'assurer la sécurité des personnes présentes.

À l'heure actuelle, le planning des travaux dans l'avenue Fonsny n'a pas encore été défini. Bruxelles Mobilité a été invitée à présenter son projet et un planning provisoire à la Commission de coordination des chantiers dans les prochains mois afin que celle-ci puisse prendre acte des contraintes et impératifs pour l'exécution du projet et rendre un pré-avis tant sur la période d'exécution que sur les dispositions à prévoir en termes de mobilité tant au niveau local qu'à plus grande échelle.

Tout comme pour les travaux dans les tunnels Stéphanie et Montgomery, la commission tient compte, dans l'analyse, des demandes d'autorisation d'exécution de chantiers, de la présence de chantiers existants et/ou planifiés pour mettre en place une organisation optimale des travaux.

Dans cette optique, beaucoup de travaux vont être effectués dans les années à venir en Région bruxelloise et tout cela sera coordonné. En ce qui concerne les mesures prévues dans le cadre de l'information des automobilistes, la commission a déjà formulé les remarques suivantes qui seront étendues lorsque l'exécution se concrétisera :

- un plan global de signalisation et pré-signalisation dans le secteur ;
- une pré-signalisation statique devra être renforcée par des panneaux dynamiques digitaux ;
- la signalisation aux entrées des pertuis ainsi que dans le tunnel même devra être adaptée ;
- la diminution de la vitesse des véhicules. Il est également demandé à Bruxelles Mobilité de développer un plan de mobilité avec les communes concernées et l'aide d'un bureau d'études spécialisé. Les premiers travaux ont débuté. Naturellement, le plan de mobilité et les mesures d'accompagnement devront encore être affinés lorsque le planning des offres choisies pour l'exécution de la rénovation du tunnel sera connu.

[251]

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Au niveau du calendrier, il apparaît que les chantiers

débuteront en plein hiver. Avez-vous tenu compte des intempéries ? Ensuite, les travaux ont un impact sur la mobilité. Un chantier va débuter avenue Fonsny qui constitue un axe important. Nous confirmez-vous cette information ? Qu'avez-vous prévu en termes de mobilité ?

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai répondu aux deux questions. Tout d'abord, j'ai expliqué que les intempéries n'auront pas d'impact sur le calendrier. Ensuite, une coordination entre les deux chantiers est prévue, mais la planification du chantier Fonsny n'est pas encore définie.

- *L'incident est clos.*

[257]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

betreffende "de herinrichting van de Leuvensesteenweg en het Madouplein".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Mijnheer de minister, eind maart ondervroeg ik u over de herinrichting van de Leuvensesteenweg en het Madouplein. Het is de bedoeling een deel autovrij te maken en de verkeersstromen anders te leiden. Het project heeft ondertussen al een hele geschiedenis achter de rug. Het startte onder de vorige minister van Mobiliteit, kreeg de naam 'Walking Madou' en was bedoeld om de winkelbuurt aantrekkelijker te maken. Na de vorige gemeenteraadsverkiezingen bleek de nieuwe burgemeester van Sint-Joost-ten-Node dit project niet te steunen, uit vrees voor het effect ervan op de lokale handel en op de verkeerssituatie in de Scailquinstraat, die evenwijdig loopt met de Leuvensesteenweg. Het project 'Walking Madou' stierf dan ook een stille dood.

In juni 2015 kondigde u aan dat de Leuvensesteenweg toch opnieuw autovrij zou worden en volgde er een gedeeltelijke afsluiting voor het autoverkeer. In principe mogen enkel fietsers, taxi's en bussen nog de Leuvensesteenweg inrijden in de richting van het Sint-Joostplein.

In maart liet u in uw antwoord op mijn vraag weten dat de voorlopige inrichting positieve resultaten had opgeleverd. Het verkeer stroomt vlotter door, terwijl voetgangers meer ruimte en rust hebben op het Madouplein en in de Leuvensesteenweg. Dankzij de herinvoering van de oude route van

buslijnen 29 en 63 en drie lijnen van De Lijn kon er bovendien een opmerkelijke tijdswinst worden geboekt.

U liet ook weten dat u bijna dagelijks overleg pleegde met de gemeente Sint-Joost-ten-Node over het definitieve herinrichtingsplan van de Madouwijk. De opgelopen vertraging kon blijkbaar worden verklaard doordat het herinrichtingsplan geïntegreerd moest worden in het algemene plan voor de aanleg van een fietspad voor de hele Kleine Ring. U beweerde dat het overleg vlot verliep en sprak de hoop uit om de daaropvolgende week, tijdens een ontbijtvergadering met de burgemeester van Sint-Joost-ten-Node, de laatste van vele discussiepunten uit de weg te kunnen ruimen, zodat de stedenbouwkundige vergunning nog voor de zomer aangevraagd zou kunnen worden.

Een van de discussiepunten betrof blijkbaar de definitieve herinrichting van het kruispunt met het Madouplein. U liet weten dat er verscheidene opties mogelijk zijn en dat u de impact van elke optie goed wilde analyseren.

Welke discussiepunten stonden op de agenda in het overleg met de gemeente Sint-Joost-ten-Node? Wat was het resultaat van het overleg? Welke opties voor het kruispunt aan het Madouplein lagen op tafel? Werd de knoop al doorgehakt? Zo neen, waarom niet?

Wat is het definitieve herinrichtingsplan voor het geheel van de Leuvensesteenweg, de Scailquinstraat en het Madouplein? Werd de impact van de voorlopige herinrichting op de handelszaken onderzocht? Wat was het resultaat? Zo neen, waarom niet? Op welke manier werden de winkeliers betrokken bij de opmaak van het herinrichtingsplan? Werd de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning ondertussen ingediend? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren? Kunt u de verdere planning van de herinrichtingswerkzaamheden toelichten? Welk budget wordt in totaal uitgetrokken voor de werkzaamheden?

[263]

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister. - Brussel Mobiliteit diende de vergunningsaanvraag in op 27 juni. Het project omvat zowel de aanleg van fietspaden aan beide kanten van de Kleine Ring vanaf het Madouplein tot aan het Queteletplein, als de heraanleg van de driehoek die gevormd wordt door het Madouplein, de Leuvensesteenweg en de Scailquinstraat. Deze zone ligt in de gemeente Sint-Joost-ten-Node en de stad Brussel.

De stedenbouwkundige vergunning wordt verwacht tegen januari 2017. Voor 2017 is een budget van 6 miljoen euro voorzien. De werkzaamheden moeten starten in 2017.

De bedoeling is om de algemene kwaliteit van de hele openbare ruimte te verbeteren door de reorganisatie van de ruimte die voor fietsers, voetgangers en andere weggebruikers bestemd is, door de aanleg van gescheiden fietspaden, de verbreding van de voetpaden, de beveiliging van de oversteekplaatsen voor voetgangers en de aanpassing aan de normen voor personen met een beperkte mobiliteit, de reorganisatie van de bus-, fiets- en taxistroken, de reorganisatie van het verkeer op het Madouplein, het planten van bomen en de neutralisering van de zijstraten van de kleine Ring zodat die door meer fietsers en voetgangers kan worden gebruikt.

Het belangrijkste discussiepunt met de gemeente Sint-Joost-ten-Node betrof de herinrichting van het kruispunt van de Scailquinstraat met de Kleine Ring. De rotonde zal plaatsmaken voor een met klassieke verkeerslichten geregeld kruispunt, omdat het Madouplein op die manier een stuk groter wordt en als een aantrekkelijke esplanade kan worden aangelegd. Ook voor fietsers en voetgangers is een klassiek kruispunt beter.

Auto's die van het Sint-Joostplein komen, zullen niet meer naar links kunnen afslaan. Ze zullen moeten omrijden door net voor het verkeerslicht aan het Queteletplein rechtsomkeert te maken. Zo maken ze een omweg van 500 meter, waardoor de reistijd 1 minuut en 38 seconden langer wordt in de ochtendspits en 2 minuten en 20 seconden in de avondspits. Volgens de simulatie zouden tijdens de piekuren elk uur ongeveer 175 wagens deze beweging maken.

De busstrook in de Bischoffsheimlaan, die ook door de bussen van De Lijn wordt gebruikt, wordt afgeschaft en vervangen door een extra rijstrook voor auto's. Op die manier kan het verkeer op de Kleine Ring vlotter doorstromen. Alle bussen van De Lijn en de MIVB zullen in de toekomst door de Sterrenkundelaan rijden. Dat is logischer.

[265]

Een klassiek kruispunt waarop het verkeer in alle richtingen kon afslaan, was niet haalbaar omdat die optie aanleiding zou geven tot een file die tot 2,5 km voorbij het Sint-Joostplein reikt.

Uit de tellingen van Atrium blijkt dat het aantal voetgangers sinds de voorlopige herinrichting is toegenomen. Hun aantal is tussen oktober en juni 2015 met 2.000 gestegen.

De opmerkingen van de winkeliers werden zo veel mogelijk verwerkt in het ontwerp van de Leuvensesteenweg en de Leopold Lendersstraat, vooral wat de organisatie van de leveringszones betreft. Er zullen ook ondergrondse afvalcontainers geplaatst worden om te vermijden dat er bergen vuilnis op straat blijven staan.

Er werd afgesproken om de Leuvensesteenweg na de definitieve heraanleg tussen 19 uur en 7 uur open te stellen voor het autoverkeer, ook tijdens de weekends. Mochten er tijdens het weekend

activiteiten plaatsvinden, kan de Leuvensesteenweg eenvoudig weer worden afgesloten.

[267]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het zou interessant zijn om het project na het zomerreces te bespreken in een commissievergadering. Een presentatie ervan maakt het gemakkelijker om een duidelijk beeld te krijgen.

Ik begrijp dat er overleg plaatsvindt met de winkeliers, maar wij vrezen toch voor de impact op de handelszaken. Ik hoop dat niet dezelfde fouten zullen worden gemaakt als bij het invoeren van de voetgangerszone.

- *Het incident is gesloten.*

[271]

QUESTION ORALE DE MME BARBARA D'URSEL-DE LOBKOWICZ

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le caractère accidentogène des arrêts de tram 3 et 7 au rond-point Churchill".

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

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowitz (DéFI).- Depuis de nombreuses années, le stationnement des trams au centre du rond-point Churchill pose problème. En cause, l'absence d'aménagements permettant aux usagers de passer au milieu des trams et du rond-point avec un minimum de sécurité.

Pourtant, malgré les panneaux interdisant aux piétons de passer au milieu des rails de tram et du rond-point, ils sont encore nombreux à les traverser quotidiennement pour rejoindre leur correspondance. En cause également, le terminus du tram 3 qui est situé à cet endroit. Alors que l'embarquement des passagers doit avoir lieu le long de l'avenue Churchill à quelques mètres, dans

le froid et sans abribus, chacun est tenté de traverser pour entrer dans le tram à l'arrêt, d'autant plus que les minutes d'attente avant le départ y sont clairement indiquées et que les portes sont grandes ouvertes.

Vous avez annoncé votre volonté de sécuriser les traversées au niveau du rond-point, et de lancer une période de test qui aura une durée de six mois. L'objectif était de trouver la meilleure solution pour la sécurité des piétons tout en assurant la mobilité particulièrement dense à cet endroit. Pourriez-vous me préciser où en est actuellement ce dossier ?

Des aménagements ont-ils été prévus ? Si oui, lesquels et quel en sera le calendrier d'installation ? Dans la négative, avez-vous réfléchi à des aménagements minima comme un simple passage pour piétons ? Enfin, quel est l'état de la collaboration avec la commune d'Uccle ?

[275]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Actuellement, les traversées de ou vers le centre du rond-point Churchill sont interdites. La signalisation et des barrières de sécurité sont en place. Seuls les voyageurs en correspondance entre les lignes 3 et 7 peuvent se trouver aux arrêts situés dans le rond-point.

Des arrêts STIB sont également situés de part et d'autre du rond-point. Néanmoins, certains usagers enfreignent l'interdiction de traverser vers le centre du rond-point.

Par ailleurs, le terminus du tram, actuellement dans le rond-point, sera déplacé vers la nouvelle station Albert. Cet aménagement sera terminé en 2022.

Bruxelles Mobilité a établi les plans d'une sécurisation provisoire des traversées vers le centre du rond-point. Ces plans ont reçu l'approbation de la commune d'Uccle. Cela résulte de l'accord trouvé entre la commune et la Région dans le cadre de l'aménagement de la place Vanderkindere qui prévoit l'abandon de la troisième voie initialement envisagée sur l'avenue Churchill pour réaliser la correspondance entre les trams 3 et 7, le report du terminus du tram à la station Albert et l'aménagement temporaire plus sûr des arrêts au centre du rond-point Churchill.

Il existe encore quelques débats à propos d'une imprécision juridique concernant la nécessité de retirer le règlement complémentaire de police. La commune d'Uccle étudie actuellement les possibilités pour sortir de cette impasse juridique. Nous pourrions réaliser les travaux dans le délai le plus court possible une fois que ce sera réglé.

[277]

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

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris. Vous allez mettre un passage pour piétons au rond-point ?

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons un plan de sécurisation pour le rond-point afin que les traversées soient clairement indiquées. Les bandes seront parfois réduites en faveur des piétons. Mais la commune a pris un règlement, qui n'est d'ailleurs pas encore publié, et nous sommes en pourparlers avec elle pour d'abord clarifier la situation.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- Mais par où les piétons vont-ils pouvoir passer ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je propose que nous expliquions cela quand nous aurons un accord.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- C'est un endroit très, très dangereux. J'y conduis ma fille tous les jours et, à chaque fois, elle est tentée de traverser pour s'abriter dans le tram qui attend, en prenant des risques stupides. Le fait d'avoir protégé les alentours avec des barrières et de la végétation fait de plus que les gens doivent passer par les rails de tram. C'est une situation dantesque. Et 2022, c'est dans longtemps !

- L'incident est clos.

[289]

QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KHANNOUSS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le service régional d'enlèvement de voitures".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, la question orale est transformée en question écrite.

[293]