

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

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

**INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE 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 LUNDI 16 OCTOBRE 2017**

**VERGADERING VAN MAANDAG 16 OKTOBER 2017**

**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. Marc Loewenstein, premier vice-président.**

[105]

## **MONDELINGE VRAGEN**

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

### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,  
VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE  
INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de nieuwe Brusselse rijopleiding om een rijbewijs te halen".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).-** U sprak begin augustus opnieuw over de nieuwe Brusselse rijopleiding. Zoals bekend komen er vier trajecten om een rijbewijs te behalen met een EHBO-cursus als verplicht onderdeel.

Die hervorming houdt echter geen rekening met de plannen van de andere gewesten. Het grootste verschil is het vierde traject. Daarbij kan een kandidaat-chauffeur zonder stageperiode na dertig uur rijles in de rijsschool een examen afleggen. Ik herhaal dat ik dat een slecht idee vind. Het druist bovendien in tegen de internationale tendens om meer uren te voorzien om tot betere chauffeurs en een grotere verkeersveiligheid te komen. U hebt dat argument destijds weggewimpeld.

We zijn nu enkele maanden verder en het vierde traject stuit ook op kritiek van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts. De manier waarop hij zijn kritiek uitte, is dan weer een andere zaak.

Dat kandidaat-chauffeurs geen oefenperiode meer moeten doorlopen en bijgevolg te snel en te onervaren in het Brusselse verkeer terechtkomen, is het grootste punt van discussie. Ook kan daardoor shopgedrag ontstaan. Inwoners van de andere gewesten kunnen met dat vierde traject gemakkelijk en snel hun rijbewijs halen in Brussel.

Het BIVV en anderen hebben dus bijzonder kritisch gereageerd op uw aankondiging. Hebt u overlegd met die verenigingen? Hoe rijmt u het streven naar meer verkeersveiligheid met het verkort traject om het rijbewijs te halen?

[111]

Hebt u overlegd met de ministers van Mobiliteit van de andere gewesten over de nieuwe Brusselse rijopleiding? Toen ik u daarover een tijdje geleden ondervroeg, benadrukte u dat er natuurlijk contact was. Dat wil ik bevestigd zien.

Hebt u gezocht naar een gemeenschappelijk traject voor de rijopleiding?

Wat is de reden waarom Brussel dit vierde traject invoert, ondanks de bezwaren die anderen - zoals Vlaanderen - hiertegen hebben?

*(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)*

[115]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik kan bevestigen dat er wel degelijk regelmatig overleg is met de andere gewesten om de rijopleidingen op elkaar af te stemmen. Dat belet ons natuurlijk niet om, helemaal in de geest van de staatshervorming, eigen accenten te leggen.

Ook het Waals Gewest zal de opleiding van dertig uren, die rechtstreeks toegang geeft tot het examen, invoeren vanaf 1 januari 2018. Het Vlaams Gewest is dan het enige dat dit niet invoert.

Die rechtstreekse toegang tot het rijexamen, vanaf de leeftijd van 18 jaar en na een intensieve opleiding van dertig uur, komt tegemoet aan die jongeren of hun begeleiders die geen eigen wagen hebben, maar wel snel hun rijbewijs moeten halen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan jongeren die werk vinden buiten Brussel, waar de bereikbaarheid nog niet optimaal is. Ik denk bijvoorbeeld aan de luchthaven van Zaventem. België is dermate klein dat we jongeren alleen maar kunnen aanmoedigen om ook werk te zoeken buiten Brussel. De cijfers toonden het onlangs trouwens nog aan: onze werkloosheid daalt en meer en meer Brusselse jongeren vinden vaker een baan buiten Brussel. Door de invoering van de intensieve opleiding zijn we ervan overtuigd dat deze categorie van potentiële bestuurders in staat is om voor het rijexamen te slagen.

Het verbaast me enigszins dat de heer De Lille het discours van de Vlaamse bevoegde minister lijkt over te nemen, die verzuchtte "dat het nu wel eens gemakkelijker zou kunnen worden om in Brussel je rijbewijs te halen". Daarover mag er echter geen misverstand bestaan: of je nu dertig uur les volgt bij de rij school of pakweg tweehonderd uur, het examen waarvoor je moet slagen, blijft exact hetzelfde. Bovendien - en dat weet mijn Vlaamse collega heel goed - zijn de vaardigheden waarover je moet beschikken om in het examen te slagen, in grote lijnen op federaal en zelfs op Europees vlak vastgelegd. De gewesten mogen enkel de manier bepalen waarop je de vereiste kennis verwerft.

[117]

Bovendien rijdt men toch ook bij andere trajecten alleen, bijvoorbeeld met een voorlopig rijbewijs. De heer De Lille en mijn Vlaamse evenknie weten ongetwijfeld dat er voor de rijbewijzen C en D rechtstreeks een examen kan afgelegd worden na een opleiding van twintig uren. Dat systeem blijft ook in Vlaanderen voortbestaan. Het is voor de Vlaamse bevoegde minister blijkbaar geen probleem dat andere categorieën met minder uren rechtstreeks een rijbewijs kunnen halen.

Ik wil hieraan nog toevoegen dat wij ook de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben geraadpleegd en dat zijn advies positief was.

[119]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U gebruikt als argument dat mensen op die manier sneller toegang krijgen tot een job. Dat heeft niets met verkeersveiligheid te maken. U bent als staatssecretaris bevoegd voor de Verkeersveiligheid, verkeersveiligheid zou dus uw bekommernis moeten zijn.

Dat een rijbewijs C of D al kan worden behaald na twintig uren, is geen argument. Misschien moet dat ook wel worden aangepast. Dat als argument aanvoeren voor het behalen van een rijbewijs B na dertig uur vind ik...

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Dat toont aan dat de verontwaardiging, zeker van de heer Weyts, nogal selectief was.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik zou graag hebben dat iedereen een stage volgt vooraleer een examen af te leggen. In de internationale discussies daarover is dat ook de tendens. Door de opleiding verwerf je een basiskennis, maar je leert pas echt goed rijden als je je in het verkeer begeeft. Ik betreur ten eerste dat ook het Waals Gewest daarin meegaat.

U zegt dat het over mensen gaat die misschien niet over een auto beschikken, maar werk zoeken waarvoor een rijbewijs noodzakelijk is. Die mensen hebben dus wel hun rijbewijs behaald, maar hebben niet kunnen oefenen. Ze beschikken namelijk niet over een wagen. Misschien vinden ze een baan en krijgen ze een bedrijfswagen. Daar houd ik mijn hart voor vast. Dat zijn volgens mij geen goede chauffeurs. Dat zal de verkeersveiligheid niet bevorderen.

Natuurlijk is het examen niet gemakkelijker dan bij de andere trajecten. Het maakt echter wel een verschil of een jongere na de opleiding nog drie, zes of negen maanden stage moet doen of dat hij of zij al meteen een examen mag afleggen. Die keuze is snel gemaakt. Vandaar dat ik ook over rijbewijsshopping sprak. Het gaat er om dat dit alternatief aantrekkelijker is, maar zeker niet goed is voor de verkeersveiligheid.

[125]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Debaets heeft het woord.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik betreur dat de heer De Lille de retoriek van de Vlaamse minister overneemt. Ik herhaal het nogmaals: ons examen wordt niet gemakkelijker gemaakt, er worden zelfs bijkomende elementen aan toegevoegd, zoals het verplicht volgen van de EHBO-cursus. Dat laatste is in Vlaanderen niet het geval.

Sommigen doen alsof er in Brussel zomaar rijbewijzen worden uitgedeeld. Dat klopt helemaal niet!

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik ben voorstander van het verplicht volgen van die cursus. Mocht ik cynisch willen zijn, dan zou ik zeggen dat het nu lijkt alsof de mensen in het verkeer gestort worden, zonder dat er belang wordt gehecht aan de verkeersveiligheid. De EHBO-cursus werd gevolgd en de mensen zullen zichzelf dan wel kunnen verplegen.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Het tegendeel is waar, mijnheer De Lille.

- *Het incident is gesloten.*

[135]

#### QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

**À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "la limitation de la vitesse à 50 km/h dans le tunnel Léopold II et l'impact sur la sécurité des usagers".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Au début du mois de septembre, la presse relayait une communication relative à la limitation de la vitesse à 50km/h dans le tunnel Léopold II. Vous précisiez alors que cette

limitation avait été décidée par le gouvernement bruxellois trois ans auparavant dans le but d'harmoniser la vitesse dans ce tunnel, où des tronçons étaient jusque-là limités à 50km/h et d'autres à 70km/h.

Complémentairement à cette justification, vous ajoutiez : "Si nous avons opté pour 50km/h, c'est parce que le tunnel est en mauvais état. Des pierres y sont déjà tombées à plusieurs reprises. Il est donc nécessaire de réduire la vitesse. Les dégâts ne sont pas les mêmes si une pierre tombe sur une voiture qui roule à 50km/h ou à 70 km/h. C'est donc une question de sécurité. De plus, cela permet aussi de fluidifier le trafic".

Justifier une limitation de vitesse à 50km/h par souci d'harmonisation et de lisibilité est une chose. Le faire par souci de sécurité en précisant que l'impact d'une pierre qui tombe est moins grave sur une voiture qui roule à 50 km/h que sur une autre qui roule à 70km/h en est une autre. Cela pose question.

Si la limitation de la vitesse à 50km/h réduit théoriquement les vibrations dans le tunnel, et donc les risques de chutes de pierres, il faut admettre que souvent, cette limitation n'est pas respectée. Le risque reste donc présent, comme le danger pour les usagers, qu'ils roulent à 50km/h ou une vitesse supérieure. Quand bien même une voiture roulerait à 30km/h, son conducteur n'aurait pas envie de voir une pierre lui tomber dessus.

Au-delà des questions de la limitation de vitesse et de la mise en place du radar tronçon se pose d'abord la question de l'assurance, pour les automobilistes, de ne pas être victimes d'une chute de pierres.

La limitation de la vitesse à 50km/h vise-t-elle à réduire les vibrations et donc le risque de chutes de pierres ? La sécurité des automobilistes dépend-elle de la vitesse à laquelle roulent les véhicules dans le tunnel ? Les conditions sont-elles réunies pour que la sécurité des usagers du tunnel Léopold II soit assurée ?

Au-delà du projet de rénovation globale du tunnel, outre la limitation de vitesse, quelles sont les mesures prises pour garantir la sécurité des usagers et éviter que des pierres ne tombent sur les très nombreux véhicules qui l'empruntent quotidiennement ?

[139]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Debaets.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.** - Un rapport technique de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), désormais appelé Vias Institute, sur les limitations de vitesse dans certains tunnels et sur certains boulevards bruxellois a conclu qu'en fonction de la vitesse du véhicule, on observe un accroissement à la fois du risque et de la gravité des accidents. En limitant la vitesse dans les tunnels, on limite donc directement le nombre d'accidents. En outre, la vitesse excessive en tunnel est également un élément majeur initiateur d'incendie.

Voici la liste des incidents détectés par Mobiris depuis le 1er janvier 2016 :

- 3 février 2016 : suspicion de chute du plafond ;
  
- 26 mai 2016 : chemin de câbles détaché du plafond ;
  
- 5 septembre 2016 : fissure dans le mur latéral du tunnel ;
  
- 18 mars 2017 : détachement d'une pierre du plafond ;
  
- 31 juillet 2017 : débris sur la chaussée venant du rebord des égouts.

Notre administration a confié, en 2015, à BG Ingénieurs Conseils (BG) une mission d'expertise destinée à éclairer la décision de fermeture ou de maintien en exploitation du tunnel Léopold II durant la phase transitoire à venir, à l'issue de la réalisation d'un ensemble de travaux d'urgence et avant la réalisation des travaux de rénovation complète.

L'acceptabilité de la poursuite de l'exploitation du tunnel Léopold II était conditionnée par sa durée limitée jusqu'au démarrage des travaux de rénovation, et par la mise en œuvre de mesures urgentes dans un délai suffisamment court pour que celles-ci s'appliquent effectivement durant la majeure partie de cette période transitoire.

De manière générale, BG a mentionné dans son rapport que l'état actuel du tunnel Léopold II pouvait être qualifié de dégradé, ce qui n'a rien de nouveau. Les principales recommandations de BG pour le maintien en exploitation du tunnel à court terme ont été suivies et réalisées par notre administration.



[141]

En réalité, il ne s'agit pas d'une limitation de la vitesse au sens strict, puisque, selon les endroits, la vitesse maximale était fixée tantôt à 50km/h, tantôt à 70km/h, comme vous l'avez expliqué vous-même. La vitesse a plutôt été harmonisée à 50km/h, comme dans les autres tunnels du centre, pour éviter des situations absurdes de ce genre.

J'invite les opposants à ce projet à consulter des experts en mobilité. Tous leur diront que cette mesure améliore la fluidité du trafic et entraîne moins d'accidents, les deux étant évidemment liés : diminuer le nombre d'accrochages revient à réduire les embouteillages.

[143]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ma question n'avait pas pour but de juger le bien-fondé de l'harmonisation à 50km/h. J'ai bien entendu les experts expliquer qu'augmenter la vitesse accroît les risques d'accidents et de propagation d'incendie.

En réalité, ma question portait sur l'argument que vous avez développé dans le journal Le Soir au début du mois de septembre. Vous justifiez l'harmonisation à 50km/h par le fait qu'à cette vitesse, le risque de chute de pierres serait moindre.

Le choix de réduire la vitesse est-il motivé par une volonté de causer moins de vibrations dans le tunnel, et donc de diminuer le danger de chutes de pierres ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Je n'ai sans doute pas dit les choses comme cela. Peut-être le journaliste a-t-il mal noté mes propos. Il est évident qu'il n'y a pas moins de risques. Néanmoins, en cas d'accident, les dégâts seront effectivement plus graves si une pierre tombe sur le pare-brise d'un véhicule qui roule à 100km/h plutôt qu'à 50km/h.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le problème n'est donc pas lié aux vibrations ? Il n'y a pas plus de risques de chutes de pierres si une voiture roule à 70km/h plutôt qu'à 50km/h ?

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Je ne le sais pas.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La manière dont vos propos sont repris dans le journal peut prêter à confusion.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- J'ai d'abord insisté sur la fluidité du trafic et la réduction du risque d'accident. C'est un point très important. En outre, le tunnel est en mauvais état et il y a donc, en effet, des risques de chutes de pierres. Pour cette raison, il est préférable que le conducteur adapte sa vitesse. Mais je n'ai pas voulu dire que les pierres tombent parce que les voitures roulent plus vite.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il n'y a donc pas de lien entre les deux.

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.**- Ce n'est, en tout cas, pas ce que j'ai voulu dire.

[161]

*(Remarques de M. Ikazban)*

J'ai beaucoup d'estime pour les journalistes. Leur boulot est extrêmement compliqué et ils doivent suivre beaucoup de sujets en même temps. Il arrive alors que des nuances se perdent.

*- L'incident est clos.*

[171]

*(M. Sevket Temiz, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Lille.

## **INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de samenwerking met het Vlaamse Gewest over de verbreding van de Brusselse  
Ring".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De zogenaamde wandelgangen zijn helaas al te vaak een betere bron van informatie dan de antwoorden die we soms krijgen in het parlement. Een jaar geleden antwoordde u op interpellaties over dit zelfde onderwerp dat er tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest een memorandum van overeenstemming over de verbreding van de Brusselse Ring zou worden opgesteld en nog voor de zomer zou worden goedgekeurd. Op mijn mondelinge vraag van juni 2016 zei u dat dit memorandum "binnenkort" zou worden ondertekend, maar dat u in afwachting daarvan liever geen commentaar gaf.

We zijn ondertussen alweer een jaar later en diezelfde wandelgangen leren ons dat er nog altijd geen memorandum van overeenstemming is en dat de Brusselse minister van Mobiliteit geenszins actief de belangen van het Brussels Gewest bij de Vlaamse regering verdedigt. Ik hoop oprecht dat u deze geruchten kunt ontkennen.

De verbreding van de Brusselse Ring zou een bijzonder slechte zaak zijn, zowel voor de Brusselaars als voor de Vlamingen. Ongeveer een maand geleden kende onze autoloze zondag een groot succes. Iedereen heeft op die dag kunnen genieten van de schone lucht. We pleiten voor meer autoloze dagen. Een verbreding van de Brusselse Ring zou leiden tot nog meer verkeer, onder meer van vrachtwagens, met alle kwalijke gevolgen van dien voor onze luchtkwaliteit en dus voor de volksgezondheid. Wellicht wordt ook een aantal mobiliteitsproblemen van de Ring naar Brussel verplaatst en verplaatst een deel van onze werkgelegenheid zich buiten Brussel. Dat vreest trouwens onze minister van Economie

We mogen van onze minister van Mobiliteit en van de hele Brusselse regering toch een actieve, zeg maar militante opstelling verwachten tegen alle plannen die de Brusselse volksgezondheid in gevaar brengen.

[177]

Wat is de stand van zaken inzake het overleg met de Vlaamse regering over de verbreding van de Brusselse Ring? Bestaat er een memorandum van overeenstemming? Zo niet, wanneer komt het er? Wat is de inhoud van dit memorandum of wat zal die zijn?

Worden de Brusselse administratie en regering betrokken bij De Werkvennootschap? Worden er gezamenlijke werkvergaderingen georganiseerd?

Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Welk mandaat geeft ze aan de administratie?

[179]

### *Bespreking*

**De voorzitter.** - De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.** - Het klopt dat er nog geen memorandum van overeenstemming is gesloten. Vorige week nog heb ik bij de Vlaamse minister-president aangedrongen op spoed in deze kwestie. Hopelijk komt alles nu in een hogere versnelling terecht en kunnen we op een vergadering met de Vlaamse en de Brusselse regering de laatste knelpunten bespreken om op basis daarvan een memorandum van overeenstemming te kunnen afsluiten. Het spreekt voor zich dat de toekomst van de Brusselse Ring daarin aan bod zal komen. Zolang het memorandum er niet is, kan ik geen commentaar geven over inhoudelijke punten.

De Werkvennootschap is een vehikel dat de Vlaamse overheid vooral ten behoeve van de infrastructuur in Vlaams-Brabant in het leven heeft geroepen. Vandaag legt De Werkvennootschap allerlei administratieve contacten, zowel bilateraal als in georganiseerde werkgroepen, per zone, meer bepaald in Wemmel, Vilvoorde en Zaventem. Tijdens deze contactmomenten wordt er informatie over lopende en geplande projecten meegedeeld en wordt ervoor gezorgd dat de informatie die in het verkeersmodel gebruikt wordt, overeenstemt met de gegevens die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikt in zijn gewestelijke model. Er is hierbij geen sprake van onderhandelingen of van ambtenaren die een mandaat krijgen om akkoorden te sluiten met De Werkvennootschap.

Het uitgangspunt van de Brusselse regering bij alle gesprekken is dat de oplossing erop gericht moet zijn om minder auto's in onze stad te ontvangen.

[183]

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Tot mijn teleurstelling stel ik vast dat er nog geen memorandum van overeenstemming is en ik vrees dat het er nooit zal komen. Het heeft immers geen zin meer. Vlaanderen heeft zijn beslissing genomen en werkt gewoon voort. Het is bezig met de opmetingen en het ontmoeten van de gemeenten, met inbegrip van de Brusselse gemeenten. De Brusselse administratie is daar wel bij aanwezig, maar zoals u net bevestigde, zonder mandaat. Dat betekent dat we in feite passief toekijken.

Net als u wil ook ik minder auto's in Brussel, maar op dit moment stelt de Brusselse regering zich zo passief op dat we de verbreding van de Ring in feite aan Vlaanderen overlaten en dat het, op het moment dat we toch willen reageren, al te laat zal zijn.

Ik verzoek u dan ook met aandrang om bij Vlaanderen met de vuist op tafel te slaan, want momenteel gaat het Vlaams Gewest gewoon zijn gang zonder rekening te houden met wat Brussel wil. Het gewest gaat daarbij zeer discreet te werk, weg van de schijnwerpers van de pers en iedereen die er ruchtbaarheid aan zou kunnen geven. Ondertussen doet het wel voort en was er al meermaals overleg met Brusselse gemeenten. Daarbij gaat het niet om onderhandelen over hoe Brussel er beter van wordt, maar komt het Vlaams Gewest eenzijdig vertellen hoe de verbreding van de Ring zal verlopen. Dat mag Brussel niet zomaar over zich heen laten gaan, want dat zal ten nadele zijn van de Brusselaars.

*- Het incident is gesloten.*

[189]

## MONDELINGE VRAGEN

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

## **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

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

**betreffende "de aanwerving van nieuw veiligheidspersoneel voor de metro".**

## **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

**betreffende "de aanwerving van veiligheidsagenten bij de MIVB en de criteria voor de verdeling  
in de metrostations".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Onlangs werd aangekondigd dat de MIVB 107 veiligheidsmedewerkers en 15 omkaderingspersoneelsleden aanwerft. De Brusselse regering trekt daarvoor 8 miljoen euro uit. Die personen zullen worden ingezet in de metrostations en krijgen daar min of meer een vaste stek, zodat de bezoekers van het metrostation met hen vertrouwd raken. Met die nieuwe lichterij zou de MIVB voor haar veiligheidsdiensten voortaan over 320 personen beschikken.

Ik juich de inspanningen om de veiligheid in het metronetwerk op te voeren, sterk toe. Ik hamer daar al jaren op. Toch heb ik vragen bij de invulling ervan.

Eerst en vooral blijft er de kwestie van de bevoegdheid. In plaats van middelen uit te trekken om de effectieve politieaanwezigheid in en op het openbaar vervoer te verhogen, worden er nu mensen met een Vigilis-erkenning aangesteld. Het is voor de meeste metrogebruikers nog steeds onduidelijk welke bevoegdheden die personen precies hebben, zeker in vergelijking met de preventiemedewerkers van de MIVB in dezelfde stations. Bovendien werd tijdens de persvoorstelling gesteld dat de nieuwe veiligheidsmedewerkers een iets ruimere rol zouden krijgen en dat ze ook als aanspreekpunt zouden fungeren, wat dan weer de hoofdtak van de preventiemedewerkers is. De onduidelijkheid wordt daarmee gevoed.

We hebben ook zeer weinig informatie over de noodzakelijke wisselwerking met de lokale politiediensten of de spoorwegpolitie. Wie neemt de coördinatie op zich? Ik denk dat het nuttig is om dat aspect nader onder de loep te nemen. Zo kunt u nagaan waar er lacunes in de samenwerking zitten en waar het nog beter kan.

[195]

Een ander aspect is hun opleiding, waarvoor Actiris, Bruxelles Formation, de VDAB en de MIVB een intensief traject uitwerkten.

Het gaat dus evenzeer om een tewerkstellingsproject als om de verbetering van de veiligheid op het Brusselse openbaar vervoer. Het is echter niet duidelijk in welke zin het over doorstromingstrajecten gaat. Wordt er verwacht dat die personen op termijn doorstromen binnen de MIVB of naar de privésector?

Hoe zit het met hun talenkennis? Als ze een vertrouwd gezicht in de Brusselse metro moeten worden, moeten ze op zijn minst behoorlijk Frans en Nederlands kunnen spreken en bij voorkeur ook wat Engels. Kunnen ze bijscholing volgen om hun talenkennis op te krikken?

Moeten we uit de aanwerving van 107 veiligheidsmedewerkers afleiden dat het gewest bij de federale regering niet langer aanstuurt op meer spoorwegpolitie voor de metro? Hebt u de samenwerking tussen de lokale politiezones, de spoorwegpolitie en de veiligheidsdiensten van de MIVB geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies? Zo niet, wat zijn de grootste problemen binnen de samenwerking? Hoe verloopt de coördinatie op het terrein? Wie neemt de leiding?

Wat houdt de opleiding van de veiligheidsmedewerkers in? Is de doorstroming naar andere functies binnen de MIVB of naar de privésector een van de doelstellingen van de opleiding en de aanwervingen?

Hoe wordt gegarandeerd dat ook Nederlandstalige reizigers in het openbaar vervoer in hun taal bij het MIVB-veiligheidspersoneel terechtkunnen?

[197]

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel pour sa question orale jointe.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le 31 août dernier, nous avons appris que la STIB avait renforcé ses équipes de sécurité avec la formation et l'engagement de 107 agents. L'effectif de la STIB dédié à la sécurité serait donc de 320 agents, auxquels s'ajoutent 260 agents multimodaux qui informent les passagers en cas de besoin.

Des agents de sécurité de la STIB sont déjà présents dans certaines stations de métro, mais pas dans d'autres, ce qui ne fait que déplacer la petite criminalité d'une station à l'autre. En effet, selon mes informations, la STIB a décidé de déployer des agents de sécurité dans neuf stations de métro.

Quelles sont les stations de métro concernées par le déploiement des nouveaux agents de sécurité ? Quels sont les critères retenus pour ce déploiement ?

La STIB se concerta-t-elle avec les zones de police afin d'identifier les stations de métro les plus problématiques en matière de figures criminelles ? Dans l'affirmative, quelles zones ont-elles été consultées ?

Sur les 107 agents annoncés, combien sont-ils effectivement déployés aujourd'hui ? Quelle est la part d'agents de sécurité appartenant à une entreprise privée d'une part, et au cadre organique de la STIB d'autre part ? Quel est le coût de ces engagements ? Quelle est la part de femmes et d'hommes parmi ces agents de sécurité ?

[199]

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De Brusselse regering heeft aan de MIVB extra personeel ter beschikking gesteld om het Globaal Plan dat opgesteld werd door de regering en gewijd is aan de veiligheid bij het openbaar vervoer, te kunnen uitvoeren.

De MIVB neemt zeer regelmatig deel aan vergaderingen met de zes politiezones en de spoorwegpolitie. De openbaarvervoersmaatschappij maakt ook deel uit van het platform Take Off, dat geleid wordt door het directiecomité van de federale politie en dat de risico's bij het openbaar vervoer op het Brussels grondgebied analyseert. Van dat platform maken ook de andere Brusselse openbaarvervoersmaatschappijen en Brussel Preventie en Veiligheid deel uit. De samenwerking met zowel de spoorwegpolitie, als de politiezones



verloopt goed. Bewijs daarvan is de evolutie van het aantal gezamenlijke acties, waarbij uiteraard iedereen opereert binnen zijn bevoegdheden.

Het garanderen van de veiligheid blijft een exclusief politionele bevoegdheid. Het is niet omdat er veiligheidsagenten bij de uitbater van het openbaar vervoer, de MIVB, aan het werk zijn, dat die de veiligheidstaken van de politie overnemen. Ze werken complementair en focussen op de begeleiding van de reizigers, op preventie, detectie en ticketcontrole. Het is dus niet omdat wij personeelsleden aanwerven, dat de federale politie haar werk zou moeten verminderen, ook al horen we daar zeer verontrustende geruchten over. Er zijn namelijk federale politieagenten naar de luchthaven van Zaventem overgeplaatst, maar dat zou op aansturen van federaal minister Jambon gebeurd zijn.

De opleiding van de 107 veiligheidsmedewerkers bestaat uit een intensieve taalopleiding van 320 uur voor Frans of Nederlands, met als doel het behalen van niveau A2. De opleiding tot bewakingsagent omvat 127 uur, de opleiding tot veiligheidsagent 40 uur en de opleiding in de specifieke procedures en bevoegdheden van de MIVB 370 uur. Een taalbad dat aangepast is aan de situaties op de werkvloer om het niveau van de tweetaligheid te verbeteren omvat 100 uur.

De MIVB neemt de werkzoekenden aan met een contract van onbepaalde duur als ze gelijktijdig aan de volgende voorwaarden voldoen: alle opleidingen succesvol hebben afgerond, het tweetaligheidsniveau A2 behaald hebben, beëdigd zijn door het ministerie, beschikken over de ministeriële kaart om de functie van veiligheidsagent uit te oefenen en een blanco uittreksel uit het strafregister kunnen voorleggen.

[201]

Op 18 september 2017 waren 21 van de 107 nieuwe MIVB-veiligheidsagenten in dienst. De andere zijn dat ook, maar dat zijn privébewakingsagenten, die geleidelijk door eigen MIVB-agenten worden vervangen. Momenteel bekijken we hoe we de privéagenten via de procedures kunnen omscholen tot MIVB-agenten.

De 107 voltijdse equivalenten (VTE) vertegenwoordigen een jaarlijkse kost van afgerond 5,9 miljoen euro. Daarnaast zijn er ook vijftien medewerkers aangetrokken voor de omkadering. Er zijn ook nog de aanverwante kosten, zoals de inrichting van de lokalen, de werkinstrumenten, zoals het all-round semi-cellular trunking radio communication system with integrated dispatching (ASTRID), uniformen, tablets, handboeien, intelligente opbergkasten enzovoort. Die extra kost zal voor 2017 ongeveer 8,15 miljoen euro bedragen.

Het aantal vrouwen bij de MIVB-veiligheidsdienst bedraagt 5%.

De MIVB heeft met verschillende externe en interne actoren van de MIVB en de federale metropolitie, een cross-classificatie van de metrostations opgemaakt op grond van het kritische karakter van de infrastructuur, het aantal fysieke daden van agressie tegen zowel personeel en derden en het bezoekersaantal. Die zal elk jaar geactualiseerd worden, zodat de agenten ingezet worden waar dit het meest nodig is.

Om de veiligheid te verhogen heb ik aan de MIVB uitdrukkelijk gevraagd om de veiligheidsagenten toe te wijzen aan een vast station, zodat de klanten hen herkennen en omgekeerd. Een vaste werkplek in een station is interessanter dan voortdurend wisselen.

*(De heer Pierre Kompany, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

[205]

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik ben blij dat de nieuwe agenten complementair zijn en dat de federale politie haar werk niet zal minderen, want daar bestond verwarring over.

De opleiding ziet er heel degelijk uit. Ik hoop dan ook dat de kandidaten ook na hun opleiding bij de MIVB blijven en niet naar privéfirma's zullen vertrekken.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Volgens mij is die kans heel klein.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Ik hoop het.

Voorts lijkt het me inderdaad een goed idee om het personeel een vaste zone toe te wijzen: dat verhoogt de herkenbaarheid voor de reizigers en voor de agenten is het veel gemakkelijker om de situatie ter plaatse goed in te schatten.

[211]

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'entends que la STIB a déployé 320 agents de sécurité et 260 agents multimodaux chargés d'assurer le contrôle social - dont la présence contribue à renforcer le sentiment de sécurité -, auxquels s'ajoutent 107 nouveaux agents de sécurité. Cela fait un total de 687 agents. Je suppose que ces agents ont un profil de fonction spécifique et qu'ils sont conscients des tâches qui leur incombent.

Leur présence dans les stations est certes importante, mais ma question portait sur les stations de métro concernées par le déploiement des nouveaux agents de sécurité en dehors des neuf stations qui en bénéficient déjà. Je me demandais également si la différence serait perceptible après ces arrivées successives.

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- Avec un renforcement du cadre de 122 nouveaux agents, la différence sera certainement perceptible. Il faudrait par ailleurs que des policiers fédéraux soient déployés parallèlement. Leurs cadres doivent être comblés. Pour cela, vous devriez demander à vos collègues au niveau fédéral de déployer aussi des agents fédéraux dans le métro. Il n'y en a pas suffisamment pour l'instant.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vos prérogatives consistent à engager au niveau de la STIB des agents chargés d'exercer eux-mêmes le contrôle social et d'assurer par leur présence un rôle primordial en termes de sécurité.

Je reviendrai sur le sujet en déposant une question écrite sur les profils de fonction.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Adressez-vous au gouvernement fédéral.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je voudrais aussi en savoir plus sur les lieux où ces nouveaux agents ont été affectés. J'ai appris que neuf stations en bénéficieraient, mais je ne vous ai pas entendu sur ce point dans votre réponse.

Je ne manquerai pas de redemander davantage de détails.

- *Les incidents sont clos.*

*(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

[225]

## **QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI**

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

**concernant "les propos racistes et menaçants tenus par un employé de la STIB à l'encontre d'une utilisatrice des transports en commun".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme El Yousfi.

**Mme Nadia El Yousfi (PS).**- Le lundi 3 juillet 2017, après avoir été victime de propos racistes de la part d'un chauffeur de la STIB sur la ligne de tram 3, à hauteur de l'arrêt Esplanade, une jeune femme a décidé de porter plainte auprès de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles.

À la suite d'une altercation en fin d'après-midi, la jeune femme a rapporté que le chauffeur de la STIB avait utilisé des propos racistes en s'adressant à elle, la traitant de "sale négresse". Il n'a pas hésité à la menacer d'appeler les policiers "afin qu'ils la renvoient dans son pays", si elle ne se décidait pas à descendre de son tram.

Le chapitre II de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007 relatif aux interdictions établies dans l'utilisation des transports en commun stipule clairement en son article 3, 19° d) qu'il est interdit d'avoir "des propos ou actes offensants, immoraux ou menaçants", ce qui sous-entend,

avoir des propos offensants envers les employés de la STIB ou les usagers de la STIB, sous peine de sanctions. Il s'agit cependant de règles à l'intention des usagers, et non des agents.

De plus, cette année, le contrat de gestion établi entre la STIB et son autorité de tutelle, la Région de Bruxelles-Capitale, met l'accent sur l'instauration d'une dimension de responsabilité sociétale de l'entreprise. L'un des objectifs majeurs de celle-ci traite de la sécurité des voyageurs et du personnel, qui constitue une priorité et fait donc partie des enjeux sociaux de la société de transport en commun.

Monsieur le ministre, après avoir pris connaissance de ces différents éléments, qui portent préjudice tant aux valeurs éthiques défendues par la STIB qu'à celles visées dans la convention signée avec l'autorité de tutelle, je voudrais vous poser les questions suivantes.

[231]

Quelles sont les sanctions prévues en cas de dérapage raciste caractérisé ? Y a-t-il des sanctions immédiates ou les agents ne sont-ils sanctionnés qu'en cas de récidive ?

De telles situations sont-elles fréquentes ? Combien en relève-t-on en moyenne ?

Sans bien entendu vouloir minimiser la gravité de cet incident, on sait que conducteur de transport en commun est un métier stressant dans une ville-région comme la nôtre. Les agents reçoivent-ils des formations au self-control ou à la gestion des conflits ? Le cas échéant, comprennent-elles un volet sur leurs obligations, notamment celles prévues à l'article 3, 19 (d) précité ?

[233]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB a été informée de l'incident, l'altercation ayant fait l'objet de rapports internes. En pareil cas, une enquête interne est menée et le collaborateur, s'il peut être identifié, est auditionné. Après avoir réuni l'ensemble des éléments disponibles, et au vu de ce qui peut être constaté, la STIB décide alors de la suite à donner. Il est tenu compte des éléments de fait propres à chaque dossier pour déterminer l'opportunité et le degré de la sanction.

Les situations dans lesquelles des dérapages racistes de la part de collaborateurs de la STIB sont évoqués, tels que ceux cités dans la question de Mme El Yousfi, sont plutôt exceptionnelles.

En cas d'incident avec un voyageur, des consignes internes existent et les conducteurs en sont informés lors de leur formation. De même, la formation à la conduite contient un volet dédié à la gestion de conflits, qui est dispensé à chaque nouveau collaborateur.

De manière générale, tous les collaborateurs sont tenus de respecter le règlement de travail interne et le code d'éthique et de déontologie, qui prônent le respect de la multiculturalité et de la diversité et qui condamnent les faits allant à l'encontre de ces principes.

Une enquête pénale étant en cours, je ne peux vous donner plus de détails sur cette affaire.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme El Yousfi.

**Mme Nadia El Yousfi (PS).**- J'entends qu'une enquête pénale est en cours et que le ministre ne peut s'exprimer davantage.

Il importe de rester attentif à ce genre de comportement. Nous savons que les chauffeurs exercent un métier stressant et qu'ils sont parfois victimes de violences. Pour autant, il faut que le respect soit mutuel entre usagers et chauffeurs. Nous devons être intransigeants et faire en sorte que nos services publics soient exemplaires dans ce domaine.

*- L'incident est clos.*

[239]

**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 "het interventieteam voor de tunnels".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- In september 2016 kondigde u aan dat u een interventieteam zou oprichten, dat defecte voertuigen snel uit tunnels moet weghalen, om zo langdurige verkeershinder te voorkomen. Tot nu toe moet daarvoor nog steeds de politie ter plaatse komen. Die heeft echter heel vaak andere dringendere zaken af te handelen, met als gevolg dat de verkeershinder langer dan nodig aanhoudt.

Het interventieteam, waarover bij de aankondiging veel enthousiasme bestond, zou opgericht worden via een openbare aanbesteding, die voorzien is in het meerjareninvesteringsprogramma voor de renovatie van de tunnels. U verklaarde dat het team in 2017 nog aan de slag zou kunnen.

Toen ik u voor het zomerreces vroeg naar een stand van zaken antwoordde u dat de openbare aanbesteding nog niet was bekendgemaakt, maar dat de opdracht tijdens de zomer zou worden gegund. Het interventieteam zou instaan voor de veiligheid van de weggebruikers, voor de berijdbaarheid en de goeie staat van de openbare weg en voor een snellere dienstverlening.

De tunnels zijn zeer belangrijk voor een vlotte mobiliteit in Brussel. Er gaat echter zelden een week voorbij zonder dat er een incident in een van de tunnels plaatsvindt.

Werd de opdracht voor de oprichting van een interventieteam ondertussen toegekend? Aan wie? Voor welk budget? Wanneer kan het team starten?

Kunt u toelichten hoe het gunningsproces verlopen is? Hoeveel kandidaten tekenden in op de openbare aanbesteding?

Kunt u meer uitleg geven over de werking van het team?

Mocht de opdracht alsnog niet zijn toegekend, waarom is dat dan nog niet gebeurd? Wanneer zal dat dan wel gebeuren? Hebt u op z'n minst al de oproep gedaan?

[243]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De openbare aanbesteding is nog niet gegund, want ze was gebaseerd op oude wetgeving. Daarom moest er eerst een aangepaste versie opgesteld worden op basis van de nieuwe wetgeving, die in de zomer van kracht geworden is. De aanbesteding zal later dit jaar gepubliceerd worden. Ik hoop dat we het volgend jaar, na analyse van de offertes, de opdracht kunnen toewijzen zodat het interventieteam operationeel kan worden.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Dat is een kort en duidelijk antwoord. Het is natuurlijk jammer dat er vertraging opgelopen is. In het licht van het enthousiasme dat het interventieteam bij velen in deze commissie en daarbuiten heeft opgewekt, ga ik ervan uit dat het gevolgd zal worden.

Ik hoop alleszins dat we heel snel werk kunnen maken van een interventieteam, want het betekent een hele stap vooruit voor de mobiliteit.

- *Het incident is gesloten.*

[249]

**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 online bevraging over de heraanleg van de Kleine Ring"**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De Kleine Ring ondergaat de komende jaren een aantal ingrijpende wijzigingen. Onder meer het stuk van het Louizaplein tot de Naamsepoort wordt volledig heraangelegd. Vandaag wordt de omgeving van de Gulden Vlieslaan en de Waterloolaan gedomineerd door auto's. Op het breedste punt zijn er zelfs negen rijstroken. De hele zone vormt een aanzienlijke breuk tussen de stad Brussel en Elsene. Dat zal grondig veranderen. Na de werkzaamheden moeten de omliggende wijken beter met elkaar verbonden zijn, met veel meer aandacht voor voetgangers en fietsers.

In 2015 werd de buurt al een eerste keer geraadpleegd over een heraanleg. Die reacties werden verwerkt in een ontwerp. Om dit ontwerp verder uit te werken, is er nu een nieuwe consultatieronde met handelaars en bewoners opgezet. Via een online bevraging kan iedereen laten weten wat hij of zij belangrijk vindt voor dat stuk van de Kleine Ring.

De online bevraging peilt onder meer naar wat voor bewoners of gebruikers van de wijk een kwalitatief hoogstaande open ruimte is. Moet er meer groen komen of is er nood aan meer waterpartijen? Fietsers kunnen dan weer meedelen of ze zich veilig voelen langs de Kleine Ring. Automobilisten kunnen hun mening geven over het verkeer en over de parkeerplaatsen in de buurt. De online bevraging liep tot 4 september.

Een goed inzicht in de wensen van bewoners en weggebruikers bij een heraanleg van zo'n omvang is bijzonder belangrijk. Het vergroot de kans op succes van de werken. Ik vind deze online bevraging alleszins een goed idee.

Wie heeft de vragen van de online enquête opgesteld? Wie zal de resultaten verwerken?

Hoe wordt ervoor gezorgd dat er wordt gewerkt met een representatieve steekproef van omwonenden, van wie er werkt en van wie er gewoon langskomt? Op een van de inleidende vragen van de vragenlijst kun je

enkel antwoorden of je er woont dan wel werkt. Wat dan bijvoorbeeld met senioren die van deze zone wel gebruikmaken, maar er niet wonen of werken? Zal hun stem wel gehoord worden?

Ik ben wel geen expert in de materie, maar ik twijfel toch enigszins aan de wetenschappelijkheid van enkele vragen. De volgende twee voorbeelden uit de vragenlijst lijken me sturend en alleszins eerder vreemd. Aan fietsers wordt gevraagd: "Vindt u de aanwezigheid van de auto storend voor uw verplaatsingen per fiets?" Het antwoord laat zich gemakkelijk raden. Aan automobilisten vraagt men dan weer: "Welke zijn de problemen met vlot verkeer op de Kleine Ring of omgeving, die u ertoe aanzetten om de kleine straten te gebruiken om door de wijk te rijden?"

[253]

Ik vraag me af hoe de antwoorden op dergelijke vragen verwerkt worden.

Welk gewicht zullen de resultaten van de online bevraging hebben bij de eventuele aanpassing van het ontwerp?

Kunt u de overige consultatie-initiatieven met burgers en handelaars toelichten? Hoe zullen die resultaten verwerkt worden?

[255]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het consortium dat belast is met het ontwerp, heeft de vragen uitgewerkt. Bij de beschrijving van de opdracht werd naast het ontwerp zelf en de uitvoering ook een belangrijk deel rond participatie toegevoegd. Het was immers van bij het begin de bedoeling om de omwonenden en alle betrokkenen intensief bij het ontwerp te betrekken. Dat was overigens ook een van de gunningscriteria waaraan het ontwerpteam moest voldoen.

De keuze viel op een consortium dat bestaat uit POLO Architects, Atelier Bruno Fortier, Arcadis, City Tools en Createlli, een multidisciplinair team waarvan stedenbouwkundigen, sociologen, architecten, ingenieurs en communicatiespecialisten deel uitmaken.

Het idee om, naast een klassieke participatie en consultatieprocedure, te werken met een online enquête, komt van het ontwerpteam zelf. Het is een heel interessante manier van werken, want ze biedt de mogelijkheid om vragen te stellen aan mensen die wel in de projectzone komen, maar niet via de klassieke inspraakprocedures bereikt worden.

Het ontwerpteam, Brussel Mobiliteit en mijn medewerkers hebben samen de vragen opgesteld. Ze haalden daarvoor inspiratie bij de thema's die naar voren kwamen bij de eerste raadpleging in 2015.

De vragenlijsten bestaan uit een honderdtal vragen. De deelnemers kregen vragen voorgelegd op basis van hun band met de wijk. Als een persoon bijvoorbeeld met de auto of de fiets naar de wijk komt, krijgt hij vragen in verband met die vervoerswijze.

De eerste vraag is of men in het gebied woont, de tweede of men er werkt, de derde welke band men met de wijk heeft. Daarna volgen er vragen over de vervoerswijze.

Ook wie niet in de wijk woont of werkt, kan de vragenlijst invullen. De omschrijving van de respondent aan het begin van de vragenlijst maakt het mogelijk om alleen de antwoorden van bijvoorbeeld autobestuurders of van gezinnen met kinderen te verwerken. Daardoor wordt een precieze analyse van de antwoorden mogelijk en kunnen onder- of oververtegenwoordigingen van bepaalde groepen worden bijgesteld.

U suggereert dat bepaalde vragen tendentius of weinig wetenschappelijk zijn. De bedoeling van de vragenlijst is niet om het precieze percentage deelnemers dat het autoverkeer storend vindt, te achterhalen. Het gaat eerder om inleidende vragen, die suggesties voor de heraanleg moeten opleveren. Daarom wilden we graag antwoorden van kwalitatieve aard ontvangen.

[257]

De vraag over het sluipverkeer werd gesteld omdat we in 2015 en gedurende de bilaterale ontmoetingen in 2017 klachten kregen over sluipverkeer door de wijken. Dit werd trouwens bevestigd door nagenoeg de helft van de automobilisten die aan de enquête hebben deelgenomen. Dit is echter een inleidende vraag die andere vragen moet mogelijk maken.

De online enquête is geen opiniepeiling. We beogen geen percentages met cijfers na de komma, maar willen algemene trends achterhalen, en de respondenten de kans bieden om suggesties te doen en commentaar te leveren. De resultaten van de enquête worden geanalyseerd samen met die van de diverse bilaterale ontmoetingen met de wijkactoren en met de resultaten van een workshop met diezelfde wijkactoren die op 14 september plaatsvond.

De analyse gebeurt op algemene basis, maar ook gericht, naargelang de doelgroep. Deze uitgebreide consultatieronde zal in een verslag worden gegoten en aan de ontwerpers worden bezorgd. Ze kunnen dit dan meenemen in de studie over dit project.

De belangen en de vragen van de diverse groepen lopen vaak sterk uiteen. Sommigen verzetten zich tegen een heraanleg op zich. Er moeten keuzes worden gemaakt. Het is belangrijk dat de ontwerpers een project voorstellen dat een ziel, een gezicht heeft. Stedenbouwkundige kwaliteit moet vooropstaan. Dit wordt hoog tijd in een winkelzone die zogenaamd kwalitatief moet zijn, maar vandaag niet meer is dan een ordinaire parking.

Ik kijk samen met u uit naar de resultaten van de enquête om te zien hoe die in het ontwerp verwerkt zijn. Pas dan zal het ontwerp publiek worden voorgesteld.

Het webplatform zal regelmatig worden aangevuld met informatie over de stand van het project. Er komen nog meer infovergaderingen om commentaren te verzamelen. Dit alles is onderdeel van de voorafgaande fase. Daarna volgt de formele fase van openbaar onderzoek en van overlegcommissies. Zodra de werken opgestart worden, vinden ook de gebruikelijke werfinformatiemomenten plaats.

Dit is het begin van een heel proces, waarvoor het Frans-Belgisch architectenteam de plannen aan het uitwerken is.

[259]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Uw antwoord is op een aantal vlakken erg verhelderend. Hebt u enig idee van het tijdschema? Worden de resultaten van de bevraging openbaar gemaakt?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Volgend jaar. Ze komen in het dossier terecht, zodra de plannen klaar zijn.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De plannen zouden dus in de loop van volgend jaar klaar zijn?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Inderdaad.

- *Het incident is gesloten.*

[267]

## **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 station Constitution".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Au début de l'été, vous évoquiez le rapport final de l'étude d'incidences sur le projet de nouvelle station Constitution, liée au projet du métro Nord, et plus précisément à la transformation du tram Nord-Albert en métro.

La commission de concertation avait, à l'époque, demandé que l'étude d'incidences examine également les effets d'autres solutions et variantes. On connaît les doutes et critiques par rapport au projet de métro en général, et plus particulièrement par rapport à la construction de cette nouvelle station, tant en raison de son coût que de ses impacts, entre autres sur l'avenue de Stalingrad.

Cette nouvelle station, située entre les stations Lemonnier et Gare du Midi, doit théoriquement remplacer la première. De nombreuses voix se sont cependant élevées pour que soit envisagé le maintien de la station Lemonnier, moyennant les aménagements nécessaires.

Êtes-vous en possession de ce rapport final et avez-vous pu en prendre connaissance ? Quelles sont les conclusions et décisions auxquelles vous êtes parvenu ?

De ce rapport final dépendait également le protocole d'accord devant être conclu avec la Ville de Bruxelles, en tenant compte du réaménagement du boulevard Lemonnier et de l'avenue de Stalingrad. Celle-ci, d'après le projet initial, devrait être défigurée par un chantier de plusieurs années, alors qu'elle a été réaménagée il y a peu et comporte de très nombreux commerces. Qu'en est-il des alternatives envisagées pour ce tronçon Lemonnier-Midi ?

Vous précisez que cette étude d'incidences ne pouvait être clôturée qu'après modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS), afin d'y intégrer le trajet de la ligne de métro Bordet-Albert. Où en est cette modification du PRAS ?

Il semble que certaines instances consultatives se soient montrées plus que réservées quant au projet global de métro Nord. Pouvez-vous nous donner votre analyse sur ces éléments ?

[271]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'étude d'incidences sur la modification du PRAS pour le métro est en cours. Je n'ai pas encore reçu le rapport final concernant la demande de permis pour la station Constitution, dans la mesure où l'étude d'incidences ne peut être clôturée qu'après la modification du PRAS.

Nous avons, en revanche, reçu un rapport intermédiaire établi par le comité d'accompagnement. Sur la base de ce rapport, le gouvernement a demandé à la STIB au mois de juillet d'élaborer avant la fin de cette année un schéma directeur, comprenant notamment une étude d'impact d'une alternative.

Initialement, il était prévu de faire de la station Constitution une grande station de transit pour le métro et le tram. Les travaux auraient eu un impact important sur le quartier. Aujourd'hui, le gouvernement penche plutôt pour une formule alternative, que nous avons demandé à la STIB d'examiner.

L'idée serait de conserver la station Lemonnier pour les trams et de la relier à la station de métro Constitution, soit par un tunnel souterrain, qui existe déjà en partie, soit par une liaison en surface. On pourrait en effet imaginer qu'au lieu de pénétrer dans la trémie pour rejoindre la rue Couverte et l'avenue Fonsny, comme c'est le cas aujourd'hui, le tram reste en surface. Cela suppose évidemment qu'il traverse la Petite ceinture, ce qui n'est pas sans implications.

Nous avons demandé à la STIB d'étudier les deux options.

[273]

Le gouvernement se dirige donc plutôt vers l'abandon de la version initialement proposée d'une grande station Constitution combinant métro et tram, au profit d'une station Constitution plus petite, ayant moins d'impact sur l'environnement, et de la reconstruction de la station de tram Lemonnier, qui doit de toute façon faire l'objet de travaux.

L'argent épargné sur la station de métro Constitution, qui coûtera dès lors moins cher, pourra être investi dans la station de tram Lemonnier et les deux pourront être reliées à des fins d'intermodalité.

Nous attendons le schéma directeur de la STIB, qui devrait nous parvenir à la fin de l'année. Nous verrons alors ce qu'il en est de la faisabilité du projet, bien que celle-ci soit en principe acquise. Le gouvernement arrêtera alors sa décision définitive. Ensuite seulement, nous concluons un protocole d'accord avec la Ville de Bruxelles.

Pour moi, il va de soi que de grands travaux auront lieu et que le quartier sera consulté. La Ville de Bruxelles doit profiter de l'arrivée du métro pour améliorer considérablement l'espace public, au niveau du boulevard Lemonnier, mais aussi de l'avenue de Stalingrad. Outre le métro, le quartier mérite des investissements et je suis prêt, en concertation avec les riverains et la Ville, à les formaliser dans un protocole d'accord.

[275]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je ne répéterai pas ce que je pense structurellement du projet de métro Nord et de son extension. Le ministre connaît fort bien ma position.

*(Remarques de M. Smet)*

Non, je n'ai pas décidé !

**M. Pascal Smet, ministre.-** Votre parti !

**Mme Céline Delforge (Ecolo)-** Je le répète, les conditions ont changé. Une série de conditions que mon parti avait posées pour l'étude du métro n'ont pas été respectées et on découvre de nouvelles données.

En public, l'ancien directeur général de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) n'hésite pas à dire qu'à l'époque, le projet était annoncé pour 700 millions d'euros afin de faire passer la pilule, alors que cette estimation était de prime abord douteuse. On peut jouer à ce petit jeu encore longtemps et vous pourrez continuer, peut-être même quand vous ne serez plus ministre, à dire que tout était la faute d'Ecolo avant que le parti ne soit au gouvernement avec vous.

*(Remarques de M. Smet)*

Mais si, vous faites toujours la même chose. Soit. Je disais juste que je n'allais pas répéter la position de mon groupe et la mienne sur le projet d'extension de métro. Je n'attendais pas votre réaction à ce propos, qui est aussi toujours la même.

*(Remarques de M. Smet)*

Mais oui, j'ai parfaitement écouté. Mais j'ai l'impression que depuis le début de la législature, vous n'écoutez pas non plus la réponse que je vous fais.

Je prends bonne note d'un scénario du moins pire. Je suivrai de près les prochains développements de ce dossier.



- *L'incident est clos.*

[293]

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

**concernant "le développement du vélo à Bruxelles".**

[297]

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

**betreffende "de deelfietsen van de toekomst".**

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

**betreffende "de verschillende systemen van deelfietsen in Brussel".**

[301]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- À l'occasion de la Semaine de la mobilité, le quotidien Le Soir est revenu sur l'utilisation du vélo en Région bruxelloise. Force est de constater que le vélo n'a toujours pas la cote et que seulement 7% des Bruxellois y recourent pour leurs déplacements. La Région fait pâle figure face à des villes comme Copenhague, Utrecht et Amsterdam, où le vélo est solidement implanté. D'autres villes européennes ont décidé de se doter de politiques cyclables ambitieuses, telles Berlin, Munich, Strasbourg ou Paris.

Les raisons qui expliqueraient le manque d'engouement des Bruxellois et, plus largement, des francophones du pays, sont multiples. La cause historique, en premier lieu pointée du doigt, est le développement d'une politique du "tout à la voiture" vue à l'époque comme un instrument de progrès à mettre à la disposition du plus grand nombre.

Le manque d'infrastructures ou les faiblesses des infrastructures existantes sont également épinglés comme principaux obstacles à la pratique du vélo. Le manque de volonté politique apparaît également comme une cause majeure, en plus des conservatismes présents dans certaines administrations attachées à une politique minimaliste en la matière.

L'image du vélo telle que véhiculée par certains médias, avec l'accent sans cesse mis sur la sécurité, le port du casque et les accidents, en rebute parfois. Enfin, la qualité de l'air n'aide pas non plus à convaincre certains d'opter pour ce mode de transport, et le relief vallonné de Bruxelles peut aussi en décourager plus d'un.

Pourtant, malgré ces constats qui doivent nous mobiliser pour davantage de proactivité au bénéfice des deux-roues, la pratique du vélo semble progresser lentement à Bruxelles. Ainsi, sur les 340 kilomètres de voiries régionales, 193 sont équipés de pistes cyclables, près de 90% des rues à sens unique sont passées en sens unique limité (SUL) et a priori, le "tourne à droite" devrait être généralisé et des panneaux ad hoc sont attendus. À la fin 2017, la Région bruxelloise devrait compter 263 boxes à vélos, pour une capacité de 1.247 emplacements. Sur les 34 gares que compte la Région, 13 ne disposent pas de stationnements pour vélo.

Au-delà de cela, notons que le premier salon du vélo s'est déroulé du 15 au 18 septembre 2017, avec la présentation de bicyclettes high-tech et d'un ensemble d'innovations ne justifiant plus de se retrancher derrière la topographie régionale bruxelloise ou la nécessité d'efforts pour ne pas progresser dans la mise en place d'une politique cyclable enthousiaste et ambitieuse.

---

Par exemple, aujourd'hui, à côté du vélo à assistance électrique, se développe l'e-bike, de plus en plus abordable, tout en restant cher. Il est doté d'une assistance moteur intuitive et automatique, d'une batterie intelligente, amovible et intégrée au cadre, d'un démarrage sécurisé, d'un dispositif de détection du vol, d'un tracking GPS et d'une mise à jour à distance.

Le vélo de demain est clairement un outil de mobilité, et non plus seulement de pur loisir, répondant à un ensemble de problèmes pour lesquels nous vous avons bien souvent interrogé dans cette commission.

La Région doit tenir compte de ces évolutions et anticiper l'implémentation des nouvelles technologies, notamment dans le cadre du développement de ses infrastructures. La priorité, pour notre gouvernement, en matière de politique cyclable, doit rester l'aménagement et le développement des infrastructures qui sont nécessaires, pour en encourager l'usage. De mémoire, un programme d'investissement pour l'aménagement de pistes cyclables séparées d'ici 2020, approuvé en 2015, permettra la réalisation d'un ensemble de projets que vous êtes d'ailleurs venu nous présenter en commission.

Compte tenu de ces constats, pourriez-vous faire le point sur les développements et les aménagements des infrastructures cyclables en cours, ainsi que sur la question des permis d'urbanisme qui ont été sollicités et des projets qui seraient éventuellement bloqués ?

En ce qui concerne plus particulièrement le projet de piste cyclable sur la Petite ceinture, l'agenda est-il bien suivi ? Pourriez-vous nous le préciser, de même que son phasage ?

Selon mes informations, treize gares sont dépourvues d'emplacements pour vélos. Est-il prévu d'en installer prochainement dans ces endroits, ainsi qu'à proximité des arrêts de la STIB, de la SNCB et de De Lijn ? Pouvez-vous faire le point sur l'évolution des parkings pour vélos dans la Région ?

[305]

Au niveau du confort, et plus particulièrement de la sécurité des cyclistes, pourriez-vous me communiquer votre position sur les pistes cyclables situées au milieu des rails de tram, comme sur la chaussée de Charleroi, la chaussée de Neerstalle ou l'avenue Wolvendael ?

Qu'en est-il de l'implémentation des nouvelles technologies dans le cadre du développement de votre politique en matière de vélo et d'infrastructures ? Le développement d'outils comme l'e-bike ou les vélos à assistance électrique ne commande-t-il pas des adaptations au niveau des infrastructures ? Je pense par exemple à une signalétique particulière, à des bornes de recharge, à l'adaptation des dispositifs de sécurité ou à la codification de la route ?

Enfin, je voudrais revenir sur la question d'un éventuel incitant financier de la Région pour permettre à terme à des citoyens et/ou des entreprises de faire l'acquisition à moindres frais de vélos à assistance électrique ou d'e-bikes. Une réflexion est-elle prévue en ce sens, notamment dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile ?

[307]

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Na het free-floatingstelsel bij de auto's wordt datzelfde systeem nu bij de fietsen geïntroduceerd. De markt van de deelfietsen is in volle evolutie. Er worden heel wat privé-initiatieven gelanceerd, zoals apps die privé-bikesharing mogelijk moeten maken, maar ook free-floating bikes, waarbij de fiets niet langer naar dezelfde standplaats teruggebracht moet worden.

In het Brussels Gewest zijn er drie firma's die dit aanbieden. Zo zijn er de elektrische fietsen van Billy Bikes en zijn er de vijfhonderd gele fietsen van oBike. Die laatste staan momenteel wel overal een beetje in de weg: de gebruikers gooien deze fietsen meestal zomaar ergens neer, vooral in de buurt van populaire cafés. Het is het vaak niet mogelijk om het trottoir te gebruiken, omdat een aantal van die fietsen compleet fout gestald staat. Tussen haakjes, ik heb er ook zo al eentje in het kanaal zien liggen.

En dan zijn er ook nog de GoBee bikes, groene fietsen, waarop het evenwel nog even wachten is.

Dat fietsen niet meer naar een vaste standplaats moeten gebracht worden, zoals bij Villo, biedt de gebruikers wel een grotere vrijheid, maar brengt risico's met zich mee. Zo merken Nederlandse fietssteden al dat de free-floating bikes overal in de stad worden neergegoot in plaats van correct gestald te worden. De Nederlanders noemen dit het strooifietsfenomeen.

Op zaterdag 30 september 2017 was er sprake van een tsunami van Aziatische zwerffietsen, die Brussel zou binnenrollen. Volgens hardnekkige geruchten, zo luidt het in De Tijd, staan er enkele containers fietsen van oBike geblokkeerd in de haven en zou het goedkoper zijn om ze in Brussel op straat te stallen.

Initiatieven die de fiets in de stad promoten en vergemakkelijken zijn zeer welkom, maar we moeten er wel over waken dat er geen overlast ontstaat. Fietsen is goed, maar het mag niet ten koste gaan van de voetgangers, die nog zwakkere weggebruikers zijn.

[313]

Moeten firma's die free-floating deelfietsen op de Brusselse markt brengen, hiervoor een toelating aanvragen? Wat zijn de voorwaarden? Kan het gewest extra voorwaarden opleggen aan nieuwe aanbieders, bijvoorbeeld een spreiding over het grondgebied of het opvolgen van overlast? Bestaat er een wettelijk kader om dit systeem mogelijk te maken? In Berlijn bestaat al een aantal jaar een specifiek free-floatingstelsel. Daar zijn de fietsslots zo ontworpen dat je de fiets ergens aan vast moest maken en hem dus niet los midden op de stoep kunt laten staan. Een dergelijk systeem zouden we de aanbieders eventueel kunnen opleggen.

In Nederland zijn er al problemen met dit systeem van deelfietsen. Een aantal steden weert ze zelfs zonder meer. Welke lessen kan Brussel hieruit trekken om dit systeem succesvol te maken?

Hoe zult u voorkomen dat, als de geruchten kloppen, een bepaalde firma Brussel zou willen gebruiken als goedkope opslagplaats voor deelfietsen die ze elders niet kwijt kan?

Een en ander kan ook gevolgen hebben voor het fietsendeelsysteem Villo. Hoe zal Villo hierop inspelen?

Ik heb net als de heer Loewenstein vragen over de stedenbouwkundige vergunningen voor de nieuwe fietspaden. U kondigde eerder het plan aan om de Kleine Ring 'befietsbaar' te maken. Daarop hebben wij positief gereageerd, maar blijkbaar is het Brusselse stadsbestuur niet even enthousiast. Zowel voor de zone Troon-Naamsepoort als voor de zone Louiza-Hallepoort heeft de stad Brussel al te kennen gegeven niet van plan te zijn een positief advies te geven. Volgens de Brusselse schepen van Stedenbouw gaat het Fietspadenplan verder dan het aanleggen van fietspaden en behelst het ook een grondige hertekening van de Kleine Ring. Brussel-Stad wil de discussie blijkbaar veel ruimer voeren dan louter haar goedkeuring te geven voor een bouwvergunning voor de fietspaden.

[315]

Klopt het dat de vergunningen voor de zones Troon-Naamsepoort en Louiza-Hallepoort nog altijd niet werden verleend? Wat is de reden voor die vertraging? Die twee zones zijn cruciaal voor een succesvolle ontsluiting van de Kleine Ring voor fietsers. Welke stappen zult u ondernemen opdat de vergunningen wel goedgekeurd worden? Is de deadline van 2019 nog haalbaar?

[317]

---

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

**De heer Paul Delva (CD&V).**- JCDecaux kondigde afgelopen zomer aan dat het Villoaanbod dit jaar nog wordt uitgebreid met 150 fietsen en 300 Villostations. Dit is weliswaar de bekendste formule voor fietsdelen, maar niet langer de enige.

Er werden onlangs vijfhonderd grijsgele oBikes verspreid over de stad, vooral rond de drie grote treinstations. Dit systeem werkt via free-floating. Via een app zoek je een fiets in je buurt die je kan gebruiken en nadien achterlaten waar je wil. Deze fietsen hebben geen versnellingen. Net als bij Villo houden serviceteams de verdeling van de fietsen in het oog en herverdelen ze waar dit nodig is. Deze fietsen werden eerder al in andere Europese steden ingevoerd, maar niet altijd met evenveel succes. Zoals de heer De Lille al opmerkte, kwam dat doordat ze achtergelaten werden op verboden plaatsen, stuk waren of slordig werden weggezet.

Dan zijn er ook de zwartblauwe Billy Bikes. Dit zijn elektrische deelfietsen die ook via free-floating zullen werken. Het project zit nog in een testfase, maar kan nu al op veel belangstelling rekenen van de Brusselaars. In 2018 zouden er 500 exemplaren verspreid worden over Brussel, tegen 2019 zouden er dat 1.500 moeten zijn.

Alle initiatieven die de Brusselaars meer op de fiets en minder in de auto krijgen, verdienen onze steun.

Het Brussels Gewest heeft een beheerscontract met Villo. De komst van nieuwe spelers vereist een aangepast wettelijk kader. Hoe ziet u dat?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de verschillende systemen van deelfietsen niet tot overlast leiden?

Laat u zich voor het wettelijk kader inspireren door ervaringen in andere Europese steden?

De respectieve deelfietsplatformen zullen beschikken over heel wat interessante mobiliteitsdata die een meerwaarde kunnen inhouden voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Komt er een wettelijke omkadering om die data, net als in het Taxiplan, ter beschikking te stellen van het Brussels Gewest? Dat is voor ons immers zeer nuttige informatie.

In andere steden stelde men vast dat gebruikers van het openbaar vervoer en fietsers vaak dezelfde personen zijn. De kans bestaat dan ook dat een uitbreiding van het deelfietsaanbod kan leiden tot een daling van het gebruik van het openbaar vervoer en niet zozeer tot een daling van het autogebruik. Dat is uiteraard niet wat we willen bereiken. Hoe bent u van plan dat te controleren?

Hoe wilt u het uitgebreide aanbod aan deelfietsen laten aansluiten op uw beleid om een verschuiving van het gebruik van de wagen naar andere vervoermiddelen te bekomen?

Hoever staat Villo met het aanbieden van elektrische fietsen?

Ik sluit me tot slot aan bij de vragen over de problemen met het verlenen van bouwvergunningen door de stad Brussel voor bepaalde trajecten van het nieuwe fietspad op de Kleine Ring.

[321]

*Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Jamoulle.

**Mme Véronique Jamoulle (PS).**- Je me joins aux questions de mes collègues.

Pour mon groupe, il importe d'éviter toute discrimination territoriale dans le cadre de l'offre de voitures partagées. Concernant les vélos partagés, il ne faudrait pas non plus que ce soient toujours les mêmes zones qui soient les mieux desservies.

[325]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik heb twee uiteenlopende, maar aansluitende vragen.

Een eerste vraag betreft de stand van zaken van de Europese juridische procedure tegen JCDecaux. Als ik het goed begrepen heb, wacht u op de uitkomst van die procedure om voort te gaan met de onderhandelingen over de elektrische fietsen. Is dat nog steeds zo? Is de procedure al afgerond? Verandert het feit dat er nu nieuwe spelers zijn die elektrische fietsen aanbieden, uw standpunt daarover? Bent u nu van plan om sneller op te treden of verandert dat niets? Bent u ondanks de komst van die spelers nog steeds van plan om de uitkomst van de Europese procedure af te wachten?

Mijn tweede vraag betreft de subsidies aan de gemeenten voor de aanleg van fietspaden. Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Wie bepaalt er welk fietspad waar komt op de gemeentelijke wegen? Doen de gemeenten zelf voorstellen? Hoe verlopen de onderhandelingen tussen het gewest en de gemeenten over de fietssubsidies? Hoe volgt het gewest de inrichting van de fietspaden als de subsidie toegekend is? Hoe controleert het gewest of het fietspad er ook echt komt? Wordt de subsidie vooraf of achteraf uitbetaald?

[327]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Depuis deux ans, nous évoquons la situation des Villo électriques et vous vous retranschez systématiquement derrière le recours introduit au niveau européen.

Aujourd'hui, on se pose des questions quant à la manière dont le marché va se réguler. On dirait toutefois que cette régulation est en cours, et qu'un réel marché se met en place. L'arrivée de nouveaux opérateurs, avec une offre de vélos électriques plus étoffée, en est un indicateur. Il est temps que les pouvoirs publics reprennent la main, et cela le plus rapidement possible.

J'ai également une question consécutive à une présentation récente du plan vélo de la commune d'Etterbeek par des acteurs subsidiés par la Région. Outre la faiblesse des infrastructures, la question de la sécurité, les difficultés liées au caractère vallonné de Bruxelles d'une part, et les aspects positifs pour la santé, le gain de temps, qui soutiennent la pratique du vélo d'autre part, j'aurais aimé savoir si on a pu identifier le paramètre qui permettrait d'opérer un changement modal. Bien que l'on note une croissance constante de la demande, celle-ci reste en effet peu spectaculaire. Existe-t-il une étude qui permettrait d'identifier l'élément à l'origine de la conversion au vélo, sur lequel nous pourrions travailler ?



[329]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Des pistes cyclables ont été créées sur l'allée Verte, le boulevard de la 2e Armée britannique, l'avenue de l'Exposition universelle et le quai de Veeweyde. Les bandes bus ont été ouvertes aux cyclistes sur l'avenue d'Auderghem et des pistes ont été marquées sur le boulevard St-Michel. Des chantiers sont en cours sur l'avenue Roosevelt, le boulevard Général Jacques et le boulevard Poincaré.

Un permis a été octroyé pour des pistes cyclables sur l'avenue Mutsaard, deux autres tronçons de la Petite ceinture et le boulevard Roi Albert II. Le dernier bout du quai de Veeweyde sera aménagé au printemps 2018.

Des demandes de permis sont en cours pour l'avenue du Port, le reste de la Petite ceinture, une partie du boulevard Général Jacques et la chaussée de Vilvorde. Des demandes de permis vont être déposées par la Ville de Bruxelles, relativement aux 3 millions d'euros que j'ai libérés dans le cadre de la piétonnisation du centre-ville, pour des pistes cyclables dans le Pentagone : boulevard de l'Empereur, Cantersteen, rue des Colonies et rue de la Loi.

Les études sont en cours pour l'avenue Bordet, la rue du Trône et l'avenue des Casernes. Enfin, des études de faisabilité sont terminées ou en cours pour des itinéraires le long des voies ferrées, mais cela prend un peu plus de temps, vu les enjeux budgétaires de l'État fédéral. Il s'agit principalement des lignes 28, 128, 26, 50 et 50A.

Huit permis sont nécessaires sur la Petite ceinture, dont trois sont déjà octroyés. Les autres sont en consultation. L'un doit encore être introduit pour le tronçon entre la porte de Namur et la porte Louise, puisque cela fait partie du concours architectural pour le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo. Les pistes cyclables font partie de ce réaménagement de façade à façade.

Le chantier en cours sur le boulevard Poincaré doit se terminer avant l'été 2018. Au début 2018 commencera le chantier du boulevard d'Anvers entre Yser et la place Rogier. On planifiera ensuite d'autres tronçons sur la Petite ceinture. Ceci sera évidemment coordonné avec d'autres chantiers. Nous essayerons, dès le début de 2018, de planifier tous les travaux pour la période 2018-2019.

[331]

*(verder in het Nederlands)*

Wat de vragen betreft over de Kleine Ring en de houding van de stad Brussel daaromtrent, het klopt dat een schepen daarover verklaringen heeft afgelegd, maar ondertussen is er overleg geweest. Ik denk dan ook dat de overlegcommissie eerstdaags advies zal kunnen uitbrengen zodat de bevoegde gewestelijke dienst de bouwvergunning kan afgeven. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

[333]

*(poursuivant en français)*

Avec les acteurs de terrain, la STIB, la SNCB, parking.brussels, les communes et les usagers, ainsi que Bruxelles Mobilité, nous avons rédigé un plan directeur pour le stationnement, qui développe une stratégie pour tous les types de stationnements de vélos dans la Région. Je présenterai ce plan prochainement au gouvernement et il devra ensuite alimenter le futur contrat de gestion de la STIB et des autres opérateurs. Avoir une stratégie coordonnée est un avantage.

Par ailleurs, vous savez certainement que nous installons un peu partout des boxes pour vélos dans le cadre d'un projet du Fonds européen de développement régional (Feder).

Je vous signale qu'il n'y a pas de pistes cyclables entre les rails sur les chaussées de Charleroi ou de Neerstalle. Le marquage est une simple suggestion. Le cycliste est invité à circuler entre les rails de tram. Je connais ce trajet et, à mon avis, la seule manière pour les cyclistes d'y rouler en toute sécurité avec un aménagement correct, c'est de supprimer le stationnement pour les voitures. Si vous souhaitez que le président du parlement ait une attaque, c'est ce que nous devons faire !

*(Remarques de M. De Lille)*

Si vous circulez à vélo là, vous devez rouler entre les voitures en stationnement et les rails de tram. C'est très dangereux, car si un automobiliste ouvre sa portière, le cycliste risque de faire un mouvement brusque, de coincer ses roues dans les rails et de tomber. Ce n'est donc pas conseillé.

La seule manière de rouler en sécurité actuellement à ces endroits, c'est de circuler entre les rails. Dans ce cas, le cycliste ralentit le tram, évite les portières de voiture, mais énerve les automobilistes. Ce genre d'aménagement est un pis-aller, alors qu'il faudrait créer de vrais aménagements cyclables.

[337]

Toutefois, je le répète, que ce soit chaussée de Charleroi ou chaussée de Neerstalle, la seule manière d'y parvenir est de supprimer des places de stationnement. Des choix devront être opérés dans cette Région, mais je reçois déjà suffisamment de menaces de mort pour le moment.

*(Remarques de M. Kompany)*

Ces menaces sont incitées par le comportement de certains.

Il n'est donc pas facile d'avancer. On l'a vu avec l'aménagement de pistes cyclables avenue Roosevelt ou ailleurs. Il faut toujours beaucoup négocier avec les communes ou d'autres acteurs, sans compter les changements de position chaque semaine. Tout cela prend beaucoup de temps.

*(Remarques de Mme Delforge)*

*(Remarques de M. De Lille)*

On l'a vu encore avec le viaduc et la demande immédiate d'arrêter le chantier, pourtant essentiel pour relier Watermael-Boitsfort au centre-ville.

Ce n'est donc pas évident, mais nous avançons. Vu la structure institutionnelle de notre Région, cela prend toujours beaucoup trop de temps par rapport à d'autres villes.

Les speed pedelecs, assistés jusqu'à 45km/h, posent en effet la question de la cohabitation avec les autres cyclistes. En ville, ils ne sont pas autorisés sur les pistes cyclables signalées par les panneaux D9 (exemple : rue de la Loi) et D10 (avenue du Port), ni dans les sens uniques limités (SUL).

[345]

Il faut aussi rendre non obligatoires certains aménagements cyclables trop exigus, ce qui est possible depuis la réforme du Code de la route de cette année. Une piste cyclable de type D7 pourrait devenir une F99a, rendant son utilisation non obligatoire. Des cyclistes plus rapides ou utilisant un vélo à assistance électrique (VAE), ou encore un vélo de course, pourront dès lors choisir l'endroit qui correspond le mieux à leur style de conduite. Une telle mesure exigera une bonne information à destination des usagers.

Le nouveau vade-mecum des pistes cyclables séparées prévoit des largeurs plus ambitieuses pour les nouvelles pistes, ce qui améliorera la cohabitation entre cyclistes et autorisera le dépassement, qui n'est pas toujours possible sur les aménagements actuels.

La prime Bruxell' Air est maintenue pour les personnes qui abandonnent leur voiture. Lors de sa formation, le gouvernement s'est prononcé contre le principe d'une prime qui se limiterait aux VAE. Selon une enquête récente de Pro Velo, 70% des nouveaux cyclistes optent pour un vélo classique et quelque 10% pour un vélo pliable. Les VAE ne viennent qu'en troisième position. Les autres types de vélo (vélo cargo, tandem...) sont peu vendus.

Le programme de pistes cyclables séparées est essentiel, mais il est ralenti par de longues négociations et l'introduction de recours. Peut-être faudra-t-il envisager, après les élections, la création de bandes de circulation réservées aux cyclistes, à l'image de ce qui existe déjà dans certains pays. De telles mesures demandent un peu de courage. Néanmoins, il semble que les Bruxellois soient de plus en plus favorables à une politique favorisant l'utilisation du vélo. Ils veulent que nous poursuivions notre combat contre tous ceux qui ne jurent que par la voiture.

[347]

*(verder in het Nederlands)*

Door de komst van oBike, Billy Bike en mogelijk nog andere spelers, heb ik moeten vaststellen dat het Brussels Gewest niet over een wettelijk kader voor deelfietsen beschikt. Dat betekent dat iedereen die dat wil, deelfietsen naar Brussel kan brengen en ze op de openbare weg plaatsen. Behalve de algemene bevoegdheid van de burgemeester inzake openbare veiligheid - waarvoor je eigenlijk toch ver moet gaan zoeken om die in dit geval te kunnen inroepen - heeft het Brussels Gewest geen enkel wettelijk kader dat het

mogelijk maakt om op te treden tegen de free-floating deelfietsen die nu in het straatbeeld verschijnen. Voor de stationbased deelfietsen, zoals die van Villo, is er wel een ordonnantie.

Ik heb gevraagd om een wetgevend initiatief voor te bereiden om de free-floating deelfietsen in Brussel toch minimaal te omkaderen. Ik heb niet de indruk dat iemand in de commissie daartegen gekant is. Iedereen is het ermee eens dat er een kader moet worden uitgewerkt, zodat het gewest op zijn minst vooraf weet welke bedrijven hier met deelfietsen willen starten en hoeveel fietsen ze naar Brussel willen halen. Bedoeling is ook dat het gewest minimale kwaliteitsvoorwaarden kan opleggen en dat het eventueel kan eisen om de fietsen vast te leggen of de firma's kan vragen dat de gebruikers in de contracten die ze moeten afsluiten, zich ertoe engageren om op de bewuste plaatsen de fietsen daadwerkelijk te stallen. Die tekst wordt momenteel uitgewerkt.

[349]

Uiteraard kan een hinderlijk gestalde fiets altijd weggehaald worden door een openbaar bestuur. De fietser moet ook de bepalingen in de Wegcode naleven, maar daarnaast zijn er weinig wettelijke regels om de exploitatie te regelen.

De European Cycles Federation en het platform voor European Bike Sharing Systems hebben een 'position paper' over dit onderwerp gepubliceerd. Er buigt zich momenteel ook een werkgroep in het kader van Polis, het Europese Stedennetwerk rond mobiliteit, daarover en in het kader van het Vlaams fietsberaad wordt er aan een gemeenschappelijk standpunt gewerkt.

Op de vraag of we die data zouden willen ontvangen, kan ik bevestigend antwoorden. Om dat te kunnen afdwingen, is er echter een ordonnantie nodig. Ondertussen hangen we af van de goodwill van de firma's.

Het fietsgebruik in het algemeen wordt door het Brussels Fietsobservatorium permanent gemonitord. Het aandeel van het fietsverkeer zal bij een nieuwe mobiliteitsenquête in 2018 kunnen vergeleken worden met het openbaar vervoer.

Ik ben principieel een voorstander van de free-floating deelfietsen, op voorwaarde dat er een duidelijk kader wordt uitgewerkt en dat de aanbieders optreden als er problemen zijn.

We hebben duidelijk aan oBike gemeld dat we het zomaar neerstrijken in de stad niet kunnen appreciëren. Billy Bike en andere potentiële operatoren hebben al met ons contact opgenomen, oBike heeft dat niet gedaan. Intussen is er met hen wel een vergadering geweest en zullen er nog andere volgen.

[351]

Wat Villo! betreft, hebben we inderdaad gewacht op de lopende Europese procedure. Dat leek ons juridisch en politiek het meest aangewezen. Zoals de Europese procedure het voorschrijft, bestaat er een mogelijkheid om te praten en dat is ook gebeurd. Nu wachten we op de definitieve beslissing van de Europese Commissie. We weten wel min of meer in welke richting die zal gaan, maar zolang de Commissie geen definitieve uitspraak doet, kan ik er niets over zeggen.

De onderhandelingen met Villo! zijn aan de gang. Volgens de afgesproken timing proberen we die gesprekken voor het eind van dit jaar af te ronden. Daarbij is het nog altijd de bedoeling om op zijn minst een deel van de Villo!-fietsen te vervangen door elektrische exemplaren. Als Billy Bike en eventueel andere operatoren actief worden in Brussel, zal dat volgens mij in het belang van Villo! zijn. Ik kan me inbeelden dat ze bij Villo! de evolutie op de voet volgen, want er zal hoe dan ook een impact zijn op het aanbod van 'station based' deelfietsen. Anderzijds zien we dat Cambio niet echt lijdt onder de komst van DriveNow, Zipcar en andere autodeelsystemen. Beide systemen kunnen blijkbaar perfect complementair zijn.

De afgelopen maanden is er intensief onderhandeld met Villo!, maar we willen uiteraard niet onderhandelen tegen elke prijs. Er moet een goed en duidelijk akkoord voor het gewest uit de bus komen.

[353]

*(poursuivant en français)*

Quant aux facteurs qui motivent l'utilisation ou non du vélo pour les déplacements, une étude de profilage est en cours. Ses résultats devraient être connus prochainement. Le relief accidenté de Bruxelles, la pluie - ce qui, pour moi, est une fausse excuse parce ce qu'il ne pleut que 8% du temps -, les pistes cyclables peu sûres sont des arguments régulièrement évoqués pour ne pas enfourcher son vélo. La pratique du vélo se révèle en outre hasardeuse pour certaines catégories de la population, notamment les personnes issues de l'immigration. On observe également des préjugés culturels selon lesquels l'usage du vélo serait réservé aux pauvres. En réalité, ce sont les riches qui roulent à vélo à Bruxelles !

Pour l'anecdote, Axa a installé ses nouveaux bureaux dans un bâtiment entièrement rénové situé entre les stations de métro Trône et Porte de Namur. Un vice-premier ministre était présent à l'inauguration du bâtiment. Le patron d'Axa a commencé son discours en indiquant être très heureux d'avoir opté pour cette implantation, compte tenu des prochaines pistes cyclables qui seront aménagées aux abords, jugeant très important que le bâtiment soit accessible à vélo. Il a précisé qu'il utilisait lui-même le vélo pour se déplacer et qu'il convenait de développer pleinement la politique du vélo. Le vice-premier ministre présent a donc bien compris que les entreprises elles-mêmes prennent conscience de ce que les temps changent.

[355]

L'inconscient collectif véhicule parfois des préjugés tenaces, comme le fait que le vélo n'est pas fait pour les managers ou les ministres, mais pour les ouvriers. Un travail reste à accomplir à cet égard. Nous avons commandé une étude de profilage afin de mieux connaître les raisons qui freinent l'utilisation du vélo.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Quand sera-t-elle disponible ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Début 2018. J'espère qu'elle nous aidera à peaufiner notre analyse.

Quoi qu'il en soit, selon mon analyse, la principale raison réside dans le manque de pistes cyclables. C'est un frein pour beaucoup de gens. On l'a vu aussi à Copenhague. Mais là, ils n'ont pas manqué d'audace. Ils ont carrément supprimé le stationnement pour aménager des pistes cyclables, notamment au niveau des axes de pénétration.

[369]

*(verder in het Nederlands)*

Ik meen op alle vragen antwoord te hebben gegeven.

Als anderen dan de stad daarom vragen, geeft het gewest ook geld, vooral in het kader van de afwerking van gewestelijke fietsroutes (GFR's), Avantiprojecten of voor specifieke aangelegenheden, zoals in dit geval de 3 miljoen euro voor de stad Brussel in het kader van de voetgangerszone.

[371]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DÉFI).**- En l'absence de pistes cyclables sécurisées, certains ont peur en effet de prendre leur vélo.

Les 8% de pluie, ce n'est qu'une moyenne car, lorsqu'on se lève le matin, on a plus de chance qu'il pleuve que ne le laisse entendre ce chiffre. C'est sans doute aussi un élément dissuasif à prendre en considération.

*(Remarques)*

C'est l'inverse ? Le doute, c'est vrai, peut également augmenter les réticences à prendre son vélo.

Quoi qu'il en soit, le plus important est d'avoir des pistes cyclables sécurisées. C'est en tout cas ce qu'il ressort d'un certain nombre de témoignages. Plutôt que courir le risque d'avoir un accident, les gens préfèrent parfois reprendre leur voiture, étant donné les infrastructures actuelles. C'est parfaitement compréhensible.

Les pouvoirs publics ont donc un rôle important à jouer dans l'exécution du programme prévu. Nous vous encourageons à respecter le calendrier.

Les invitations à circuler entre les rails de tram donnent un faux sentiment de sécurité, même si c'est évidemment mieux que de rouler entre les voitures et les rails.

Les automobilistes ne sont pas seuls à faire pression sur les cyclistes ; c'est le cas aussi de certains chauffeurs de tram. Or c'est plus stressant d'avoir un tram derrière soi qu'une voiture, car il est toujours prioritaire. Il est donc nécessaire de sensibiliser les chauffeurs de tram qui sont loin d'être toujours bienveillants vis-à-vis des cyclistes qui roulent devant eux.

[373]

Grâce aux nouvelles technologies, des itinéraires bis tenant compte des infrastructures existantes pourraient être proposés. Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) pourraient être intégrés dans une application qui inclurait également des voiries moins dangereuses, par exemple la rue Saint-Bernard et la rue de Livourne au lieu de la chaussée de Charleroi et ses rails de tram. Une telle application pour mieux guider les cyclistes me semble être une piste à explorer.

Vous avez évoqué une éventuelle adaptation des pistes cyclables aux e-bikes. Le placement de bornes de recharge est-il envisageable ? Des subsides sont octroyés aux communes pour certaines infrastructures cyclistes. Cela pourrait-il être organisé au niveau de la Région ?



**M. Pascal Smet, ministre.-** Des bornes de recharge seront installées en ville pour les voitures. La concession est en préparation.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).-** Seront-elles adaptables aux vélos ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je le pense. Je devrai vérifier ce point.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).-** Quand le gouvernement a-t-il pris la décision de s'opposer au principe de la prime ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Lors de la négociation de la déclaration de politique régionale.

[387]

**M. Marc Loewenstein (DéFI).-** J'en viens à mon dernier point. Dans le cadre élargi de cette interpellation, nous avons évidemment parlé du vélo en libre-service intégral (free floating). Des discussions sont-elles engagées avec le concessionnaire actuel, JCDecaux, concernant l'avenir du système Villo ? Et quel est, par ailleurs, celui des voitures Cambio ? Vu le contexte de concurrence actuel dans le domaine des vélos, mais aussi des voitures en libre-service intégral (Zipcar, DriveNow, etc.), des réflexions sont-elles menées globalement sur l'avenir des systèmes existants et des nouveaux dispositifs plus flexibles ?

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Pour Cambio et DriveNow, des études démontrent clairement que ces systèmes ne sont pas en danger. Dans les villes où le libre-service intégral et l'autopartage classique se côtoient, on constate encore une augmentation du système de location classique lié à une station fixe. Les profils et le marché sont différents : le dernier est plus intéressant pour de plus longues distances, le premier pour de courtes distances. Les gens choisissent l'un ou l'autre système en fonction du prix.

Pour les Villo, je ne peux vous répondre pour l'instant, mais j'imagine que JCDecaux doit mener une réflexion à ce sujet.

[391]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Villo of JCDecaux hebben de verplichting om voldoende mensen aan het fietsen te krijgen. Het volstaat niet dat ze de fietsen droppen en zich enkel met hun reclameborden bezighouden. Ik hoop dat het gewest hen daarop blijft wijzen.

Het zou nuttig zijn om een campagne te voeren met als titel "Fietsen is veiliger dan je denkt". De heer Loewenstein zei ook net dat mensen het risico niet durven te nemen. Iedereen denkt bijvoorbeeld dat het in Antwerpen een pak veiliger is dan in Brussel. Als je echter kijkt naar het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers, blijkt dat niet waar. Je kunt dan opwerpen dat er in Antwerpen meer wordt gefietst. In Antwerpen zijn er echter gemiddeld vijf doden per jaar bij de fietsers. Als je dat in verhouding plaatst tegenover het aantal inwoners, zouden dat er in Brussel een tiental moeten zijn, wat niet het geval is.

In Brussel krijg je vaak het gevoel dat het onveilig is, maar het aantal doden en zwaargewonden valt gelukkig erg mee. Ik geef soms uiteenzettingen op hogescholen en begin vaak met de vraag hoeveel doden zij denken dat er in Brussel jaarlijks te betreuren zijn onder de fietsers. Studenten schatten dat makkelijk op meer dan honderd per jaar. Als je dat denkt, durf je natuurlijk niet meer op de fiets stappen. Als je dat terugbrengt naar de werkelijke cijfers, zal je je veiliger voelen.

Het is interessant om na te gaan wie verantwoordelijk is voor de freefloatingfietsen wanneer ze hinderlijk geparkeerd staan. Is dat de eigenaar of de fietser die ze heeft achtergelaten?

Zoals u weet, ben ik voorstander van een veralgemeende zone 30 in het Brussels Gewest. Het probleem van de Speedelecs zou daarmee meteen van de baan zijn. Dan mogen ze immers ook op de fietspaden niet sneller rijden en is de impact van een botsing met andere fietsers minder groot.

[393]

Op zich is het niet erg dat vooral gebruikers van het openbaar vervoer nu op de fiets overstappen. Op bepaalde plaatsen kan het openbaar vervoer de grote reizigers aantallen immers niet meer aan. Als een aantal van die gebruikers naar de fiets overstapt, komt er weer meer plaats voor autobestuurders die misschien in eerste instantie naar het openbaar vervoer overstappen. Zo ontstaat er dan een gefaseerde verschuiving tussen de vervoersmodi.

[395]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U had het over acht vergunningen voor het fietspad op de Kleine Ring, waarvan één nog niet is aangevraagd, namelijk voor het gedeelte Louiza-Troon. Als ik het goed begrijp, zal het nog een tijdje duren voor u die bouwvergunning kunt aanvragen, omdat u pas volgend jaar over de goedgekeurde plannen voor dat stuk van de Kleine Ring zult beschikken.

U sprak over baanvakken die specifiek zouden worden aangeduid als baanvakken die ook door fietsers gebruikt mogen worden. U verwees daarbij naar steden in het buitenland.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het Belgische verkeersreglement is gewijzigd. Er bestaat nu een verkeersbord dat aangeeft dat het fietspad facultatief is en dat fietsers op die plaats ook op de openbare weg mogen rijden.

Als er een fietspad ligt dat met het klassieke bord is aangeduid, ben je als fietser verplicht om op dat fietspad te rijden en mag je niet op de openbare weg rijden. De overheid kan echter ook aangeven dat fietsers op bepaalde plaatsen op de openbare weg mogen rijden.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Als er geen fietspad ligt, of als er wel één is?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Als er een fietspad is.

Binnen de huidige wetgeving ben je verplicht om het fietspad te gebruiken als er één is. Als de overheid echter dat specifieke verkeersbord plaatst, wordt het fietspad beschouwd als een aanbevolen fietspad, maar krijgt de fietser de keuze tussen het fietspad of de openbare weg. Die keuze kreeg hij tot nu toe niet.

[403]

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U zult werk maken van een wettelijk kader voor freefloatingfietsen. Als ik het goed begrepen heb, heeft een van de aanbieders de fietsen hier gewoonweg geïnstalleerd, zonder ook maar contact met u te hebben opgenomen. Dat vind ik nogal verbijsterend.

---

Mijnheer du Bus en mijnheer De Lille, het is niet alleen interessant om te weten waarom iemand precies op de fiets overstapt, maar ook van welk vervoermiddel hij dan afstapt. U zegt dat het niet erg is als iemand van het openbaar vervoer afziet, omdat er zo meer plaats vrijkomt in het openbaar vervoer. Daar gaat het echter niet om.

Volgens mij zijn er twee fundamenteel verschillende categorieën van mensen op het vlak van verplaatsingen in Brussel. Een eerste groep denkt na over de beste vervoerswijze en staat open voor het openbaar vervoer, fietsen en nog andere manieren om zich te verplaatsen. Een andere groep denkt daar niet over na en voor hen is de wagen een onwrikbaar automatisme.

Ik geloof niet dat mensen van de tweede categorie gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, enkel en alleen omdat er plaats vrijkomt. Daarom is de vraag van de heer du Bus interessant en zou ik willen weten van welke vervoersmodus de nieuwe fietsers afgestapt zijn. Hebben ze daarvoor hun auto laten staan of zien ze af van het openbaar vervoer? Op zich is dat laatste niet erg, maar het is wel belangrijk om te weten.

[405]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik wilde nog even ingaan op de kwestie van de overheidssteun. U bent momenteel al met Villo over de elektrische fiets aan het onderhandelen. Moet u dat ook aan de Europese Commissie melden? Komt het onderwerp in de huidige onderhandelingen met de Europese Commissie al aan bod?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Elke aanpassing die aan het contract gebeurt, moet binnen het contract tot stand kunnen komen. Er zijn juristen die dat bekijken.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Oké, maar als u in de toekomst subsidies geeft voor elektrische fietsen, dan zou het wel eens kunnen dat daar ook overheidssteun ...

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik denk niet dat wij elektrische fietsen zullen subsidiëren.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Ik ben niet helemaal tevreden met uw antwoord over de gemeenten. In de vorige begrotingsdocumenten was een duidelijke lijst opgenomen met de bedragen die de gemeenten kregen voor hun fietspaden. Kunt u dat nog eens bekijken?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik zal dat doen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Hoe gebeurt de follow-up dan? Hoe worden de subsidies bepaald?

[419]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Vous dites qu'une étude est en cours pour cerner la motivation liée à l'usage du vélo. C'est une excellente chose et nous nous retrouverons au début de l'année prochaine pour en connaître les résultats. Cependant, cette étude semble surtout s'attacher à comprendre, dans l'esprit de chacun, les incitants ou les freins à l'utilisation du vélo. Il serait bon de savoir quels éléments poussent, à un moment donné, une personne à prendre la décision.

À titre d'exemple, je vais dresser un parallèle avec le tabac. Des études ont été menées pour savoir quel processus incite une personne à arrêter définitivement. Ces études mettent en avant le fait que les gens arrêtent de fumer plusieurs fois et que c'est en moyenne à la septième fois que l'arrêt est définitif.

Comparaison n'est pas raison, mais il est intéressant de savoir quel est le déclic. Prenons les familles avec enfants. Comme on parle beaucoup de vélo à l'école, une interpellation des enfants fait parfois réfléchir les parents. Il y a peut-être d'autres choses. J'ai entendu dire qu'un changement important dans la vie d'un citoyen constitue un incitant, comme un déménagement. Est-ce vérifié ? Cette étude va-t-elle aussi examiner cet aspect ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cet aspect est inclus dans l'étude.

- *Les incidents sont clos.*

[431]

## **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 "la commande de 7 minibus destinés à circuler à l'intérieur du Pentagone".**

## **INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,**

**concernant "les navettes gratuites organisées par la Ville de Bruxelles".**

## **INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

**concernant "la création de lignes de transport public par une commune".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La STIB a sauté le pas et va augmenter sa flotte de bus de sept véhicules de faible capacité appelés à circuler entre la place Louise et le centre-ville. Même s'il faudra patienter plus d'un an pour voir ces nouveaux bus circuler dans les rues du Pentagone, on ne peut que se réjouir de voir se rétablir une liaison entre le centre et le haut de la ville qui manque réellement depuis plusieurs années.

Sans vouloir émettre la moindre réserve sur le parcours qui sera finalement adopté, l'expérience n'est-elle pas un peu timide si on se réfère à ce qu'il se passe sur d'autres réseaux ?

À Paris, la RATP a organisé, il y a un an déjà, une démonstration de minibus sans chauffeur et entièrement électrique. Il s'agissait d'une camionnette EEZ10 du constructeur français Easysmile capable de transporter 12 passagers à une vitesse de 25 km/h. Ce type de bus a été également testé aux Pays-Bas, au Japon, à Singapour ou encore en Californie.

Grâce à cette technologie de guidage, le minibus adapte sa vitesse à son environnement et peut, si besoin, marquer un arrêt total pour la sécurité des piétons comme pour celle des passagers.

Si nos informations sont correctes, la ville de Lyon - une ville qui est davantage comparable à la nôtre - aurait aussi mis à l'essai un service de minibus sans chauffeur.

Ces véhicules sont équipés de caméras de guidage en stéréovision et de capteurs au laser.

[439]

Donc, les essais de véhicules urbains automatiques ne manquent pas, mais à Bruxelles, nous ne trouvons aucun écho d'une évaluation par la STIB de minibus sans chauffeur. Il n'est certes pas indispensable de voir de tels minibus circuler dans le centre-ville, mais ne seraient-ils pas utiles dans les zones de moindre fréquentation où ils serviraient à transférer la clientèle vers un nœud intermodal ?

Les expériences avec des minibus électriques sans chauffeur menées dans des villes étrangères ont-elles été évaluées par la STIB ?

Des réalisations concrètes existent-elles en dehors de notre pays, qui pourraient être appliquées sur le réseau de la STIB, notamment pour améliorer la desserte de quartiers moins densément habités ?

[441]

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

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Trois navettes électriques doivent relier gratuitement les différents quartiers commerçants du Pentagone et du centre-ville de Bruxelles pour, officiellement, faire redécouvrir aux clients potentiels les pôles commerciaux de la ville.

Si la raison évoquée, donner un coup de fouet au commerce et au tourisme, est on ne peut plus positive, nous nous interrogeons pourtant sur cette initiative et ses modalités.

La volonté du législateur dans l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun était de donner un monopole à la STIB. Il ne s'agissait pas de créer un monopole financier, mais bien de permettre à la STIB de remplir ses missions de service public, en développant à la fois des lignes rentables et des lignes qui ne le sont pas.

Ces trois navettes électriques assurent très clairement un service de transport public. Or, il apparaît que la STIB n'est pas l'opérateur de cette desserte. N'est-ce pas en contravention avec l'ordonnance précitée ?

De plus, l'opérateur propose aujourd'hui ce service de manière totalement gratuite, concurrençant les services proposés par la STIB. N'y voyez-vous pas une forme de concurrence déloyale, d'autant plus surprenante que le service proposé par ces navettes gratuites est financé en partie par la publicité et par des partenaires privés ? L'exploitation privée d'une ligne de transport en commun à Bruxelles n'introduit-elle pas l'idée d'une privatisation du transport public dans notre Région ?

[443]

La Région a-t-elle été avertie de cette initiative ? En est-elle partenaire ?

Atrium Brussels, l'agence régionale du commerce, y est-elle par ailleurs associée ou a-t-elle été informée de cette initiative bruxello-bruxelloise ?

La STIB est-elle associée au projet ?

Comment justifie-t-on chez les exploitants de cette ligne de navette gratuite la contravention à l'ordonnance du 22 novembre 1990 ? Ceci ne risque-t-il pas de constituer un précédent pour d'autres initiatives du même ordre ?

Par ailleurs, nous le savons, la STIB a prévu de mettre l'année prochaine une ligne semblable en service. Cette ligne de bus reliera le haut de la ville et le cœur du Pentagone. Elle sera la première ligne totalement électrique proposée en région bruxelloise par la STIB, conformément à la volonté du gouvernement.



Le problème est que si le service actuel est gratuit, il n'est pas prévu que le suivant le soit. Dans ces conditions, comment la STIB et le gouvernement pourront-ils promouvoir cette nouvelle ligne dès lors qu'elle paraîtrait moins attractive que le service proposé aujourd'hui ? Comptez-vous la rendre gratuite ? Cela vous amènerait à devoir rendre gratuites toutes les lignes desservant des quartiers commerciaux au nom de l'équité.

[445]

La question des navettes gratuites sur le territoire intra-muros de la ville m'amène à revenir sur le système de navettes mis en place par la ville, en partenariat avec la Région et la STIB, lors des Plaisirs d'hiver 2016-2017.

Pourriez-vous nous en dresser un bilan final ? Combien de passagers ont été transportés dans le cadre de cette opération ?

Des demandes similaires ont-elles été introduites par la Ville de Bruxelles pour l'édition à venir des Plaisirs d'hiver ?

[447]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La Ville de Bruxelles vient de lancer son propre service de bus semi-privés, puisque sponsorisés par une banque. Il va sans dire que cette première ne va pas sans poser de graves questions.

D'un point de vue réglementaire tout d'abord, une commune est-elle habilitée à exploiter son propre réseau de transport public et qui est financé par une société privée ? Mon collègue vient de rappeler que le transport régulier de personnes est a priori réglementé dans notre Région et que l'opérateur habilité pour ce faire sur le territoire régional est, à notre connaissance, la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB).

D'un point de vue politique, on peut pour le moins s'inquiéter de voir un transport en commun organisé dans une optique régionale et publique perdre de sa substance au bénéfice d'une vision inspirée du localisme, semi-privée et axée sur la réponse à un besoin unique, en l'occurrence le shopping. En effet, depuis plusieurs

années, et plus encore depuis la mise en œuvre du plan de mobilité accompagnant la création du piétonnier, le réseau de la STIB dans le centre-ville est raboté et amputé de sites propres. Les déplacements des usagers des transports publics venus de l'autre côté du Pentagone deviennent singulièrement compliqués et, bien que nous feignons l'ignorance, les coûts que la STIB doit assurer croissent de façon non négligeable. Et lorsque la STIB doit augmenter la fréquence de bus sur une ligne, elle n'est plus en mesure de renforcer une autre ligne qui en aurait bien besoin.

Il est de notoriété publique que ces modifications ont été décidées en réponse aux exigences des autorités de la Ville. La STIB a en effet été singulièrement mal défendue par son ministre, par vous, M. le ministre. De fait, de façon récurrente et de longue date, des membres de l'exécutif de la Ville - dont l'échevine à l'initiative de ces minibus électriques - ont annoncé leur souhait de bannir les bus articulés du Pentagone. Oh, comme cela tombe bien... Un tel objectif ne pourrait être toutefois atteint qu'en créant de nouvelles ruptures de charge pour des usagers qui en ont probablement déjà subi une ou deux en amont. Il ne faut en effet pas croire que les gens qui arrivent au centre-ville prennent une ligne directe juste devant chez eux pour arriver au centre !

[449]

Avec la création de cette navette reliant uniquement certains points du Pentagone nous assistons aux prémices de cette conception du transport en commun dans cette zone. La Ville a non seulement imposé une dégradation du réseau de bus de la STIB mais elle a réussi à lui faire financer une nouvelle ligne, répondant à cette philosophie de la navette qui correspond plus aux besoins des automobilistes garés en bordure du Pentagone qu'à ceux des usagers classiques de la STIB.

Je ne vous cacherai pas qu'il m'est revenu que, dans les milieux autorisés, le mot "gadget" est fréquemment utilisé pour qualifier cette navette.

Nous nous interrogeons en outre sur une offre qui vient doubler cette fameuse navette que la STIB s'apprête à mettre en service,

**M. Pascal Smet, ministre.**- Que sont les milieux autorisés ?

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Les milieux autorisés sont les spécialistes, les experts qui travaillent sur la mobilité à Bruxelles et sur les transports en commun en particulier. Ces gens-là parlent de gadget.

*(Rumeurs)*

Une fois de plus, il semble que la Ville impose sa vision "localiste" qui ne répond qu'à des intérêts très précis, au détriment d'une conception régionale qui rencontre les besoins de tous les usagers et pas seulement ceux des clients.

Cette nouveauté pose également la question du précédent. Est-ce qu'à l'avenir, toute commune pourra, selon ses envies ou pour pallier les manquements de la desserte de la STIB dans certains quartiers, faire appel à des investisseurs privés pour sponsoriser un réseau parallèle et semi-privé de transport en commun ?

Ce type de fausse bonne idée risque fort de mettre en danger la cohérence du réseau et le caractère public du transport en commun dans notre Région. Je ne vous apprendrai rien en vous disant que "qui paie, décide". Donc, si une ligne est financée par un acteur privé, celui-ci sera en assez bonne position pour exercer son influence, officielle ou officieuse, sur une série de modalités.

[457]

Je souhaiterais donc savoir si vous avez été consulté avant la décision de mise en service de ces navettes ? Il a été question d'une conférence de presse qui aurait été retardée pour cause de frictions.

La Ville et la STIB se sont-elles concertées en amont ?

Les organisations représentatives des travailleurs de la STIB ont-elles été prévenues de la création d'un service de transport public en dehors du service public régional ? Je ne dispose d'aucune information sur le statut des chauffeurs de navettes de la ville, mais je doute qu'il soit aussi réglementé que celui des conducteurs de la STIB. Nous pourrions parler d'une pression à la baisse sur les frais de personnel.

Désormais, toute commune est-elle libre de façonner un réseau de transport public bis pour peu qu'elle trouve des sponsors privés pour ce faire ? Je vous épargnerai ce que je pense par ailleurs de l'invasion publicitaire supplémentaire que cela nous apporte.

[101]

*Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Maingain.

**M. Fabian Maingain (DéFI).**- Nous assistons à deux débats qui ne sont pas forcément étrangers l'un à l'autre. Il y a d'abord celui sur les navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles. Je rejoins à ce propos les questions posées, notamment, par M. Kompany sur la légalité du dispositif et sur les modalités de sa mise en place.

J'aimerais savoir comment ce projet de navettes a été élaboré en concertation avec la Région, et comment il sera évalué. Je ne suis pas persuadé que ces minibus n'attirent que les personnes désireuses de faire leurs courses. Il serait intéressant de vérifier si un circuit de transport public parallèle ne s'est pas réellement développé, vu les attentes et besoins exprimés à cet égard.

Ce qui nous amène au deuxième débat, à savoir la décision de prévoir des minibus affrétés par la STIB à l'intérieur du Pentagone.

Dès le commencement du projet de piétonnier et du Plan de mobilité qui l'accompagnait, nous avons suggéré l'idée de créer une ligne de minibus qui circuleraient plus rapidement et plus facilement que les bus classiques dans le Pentagone, et éventuellement dans le piétonnier ou, du moins, au plus près de la zone piétonne.

Comment ces nouvelles lignes s'intégreront-elles dans le Plan de mobilité englobant le Pentagone et le piétonnier ?

À ce propos, j'attends toujours la présentation du bilan de ce plan. En réponse à ma question écrite, il m'avait été annoncé que l'évaluation du Plan de mobilité nous serait présentée pour objectiver ces questions de ruptures de charge et identifier les lignes qui fonctionnent et celles qui ne fonctionnent pas.

Vu les ruptures de charge que l'on a connues, ces minibus auront-ils accès à la zone piétonne ?

Comment les lignes et les parcours seront-ils définis ?

Qu'advient-il des minibus de la Ville de Bruxelles s'il existe une offre parallèle de navettes organisée par la STIB qui rempliraient les mêmes missions ?

[107]

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

**Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ook ik heb vernomen dat de aangekondigde persconferentie op een zeer vreemde manier en verschillende keren is uitgesteld. Toen het er uiteindelijk toch van kwam, werd vooral de loftrompet gestoken over de goede samenwerking tussen stad en gewest, hetgeen toch enigszins eigenaardig is. Bovendien verliep de persconferentie eentalig in het Frans.

Een gratis pendeldienst tussen winkelbuurten is zeker een goed idee. Het is soms al moeilijk om met het openbaar vervoer van het parlement tot de Dansaertstraat te geraken. Je moet wandelen of voor Villo! opteren.

Hoe is het dossier tot stand gekomen? Wat zijn de modaliteiten? Wat is het aandeel van de MIVB? Welke toekomst is er voor de busjes weggelegd?

[109]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Het spreekt voor zich dat er een probleem rijst ten aanzien van de ordonnantie die bepaalt dat de MIVB het monopolie heeft van het openbaar vervoer in Brussel. De pendeldienst met minibusjes strookt duidelijk niet met die ordonnantie.

Ofwel houden we vast aan het MIVB-monopolie en moet er iets gebeuren met die pendeldienst. Ofwel laten we de ordonnantie voor wat ze is en staan we toe dat er voortaan ook diensten worden aangeboden door andere partners dan de MIVB. Op een aantal punten zullen die partners ongetwijfeld beantwoorden aan een bepaalde vraag om zich in de stad te verplaatsen.

Welk standpunt moeten we innemen ten opzichte van de ordonnantie? Ik neem in deze kwestie geen stelling in. Ik werp enkel de vraag op.

[111]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- M. Van Goidsenhoven, des expériences de bus automatisés sont effectivement menées dans d'autres villes. Toutefois, je formulerai deux remarques à ce propos.

D'abord, les véhicules autonomes de ce type ne sont pas encore homologués sur notre territoire. Ensuite, ils ne peuvent circuler que sur des sites exclusivement réservés aux bus, soit sans aucune cohabitation avec d'autres véhicules, ni avec les piétons. Il est donc impossible de les implanter dans le centre-ville dans l'état actuel de la technologie.

À ma connaissance, un projet de ce genre est porté en Belgique, à l'aéroport de Bruxelles National. Il vise à relier des bâtiments attenants avec un bus autonome, mais il s'agira d'une desserte dans un zoning en circuit fermé. Je crois fermement aux voitures automatisées, mais dans l'état actuel de la technologie, elles ne sont pas à l'ordre du jour à Bruxelles.

J'en viens aux navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles. Il y a longtemps que la Région songe, avec la Ville de Bruxelles, à organiser une ligne de bus pour relier le bas et le haut de la ville. La demande émanait surtout des commerçants. Selon moi, une telle ligne de bus régulière avait sa place dans l'offre de la STIB. Bien entendu, les bus devaient être de plus petite capacité afin de pouvoir circuler dans les rues du centre-ville et dans le piétonnier. S'agissant du piétonnier, l'idée a été abandonnée pour des raisons de sécurité, car d'autres véhicules auraient pu profiter de cet accès.

[113]

Le 20 juin 2017, la STIB a effectivement commandé sept bus électriques qui seront livrés et mis en service au printemps 2018 pour parcourir un itinéraire similaire. J'y reviendrai, mais il va de soi que, lorsque les bus de la STIB seront opérationnels, les navettes de minibus organisées par la Ville de Bruxelles perdront toute utilité et devront se chercher un autre parcours si la Ville veut les conserver.

Je rappelle brièvement le contexte de ce projet. Dans le passé, des contacts ont eu lieu entre la Ville de Bruxelles et la STIB, mais pas avec moi, ni avec mon cabinet ou Bruxelles Mobilité. Au début, la Ville de Bruxelles a demandé à la STIB si elle pouvait utiliser la concession octroyée à la société Open Tours,

spécialisée dans les bus touristiques. La STIB a répondu par la négative à cette requête, puisque ce n'est pas autorisé dans le cadre de la concession. La Ville a ensuite pris l'initiative d'octroyer une concession à un opérateur privé, Open Tours qui, à son tour, a cherché un sponsor pour financer l'opération. La Ville de Bruxelles a payé une partie - à hauteur, je crois, de 100.000 euros - le reste étant assumé par le sponsor privé.

Nous avons appris cette initiative par voie de presse. Nous avons donc pris contact avec la Ville de Bruxelles pour l'avertir qu'elle agissait sans l'autorisation de la Région. Par ailleurs, le transport rémunéré de voyageurs par route est soumis à une autorisation délivrée par Bruxelles Mobilité dont la Ville de Bruxelles ne disposait pas non plus.

[115]

Nous avons le choix entre deux attitudes : entrer en guerre avec la Ville - d'autant que mon parti ne fait plus partie de la majorité - ou discuter et trouver un accord dans l'intérêt des Bruxellois. C'est cette dernière option que j'ai retenue.

J'ai fait valoir que nous croyions en cette initiative puisque le gouvernement avait décidé, de son côté, de développer un projet similaire et que la STIB avait déjà commandé les bus. Néanmoins, étant donné le retard considérable enregistré dans le développement du piétonnier et les retombées négatives des attentats sur le commerce, j'ai conseillé à la Ville de Bruxelles d'introduire une demande pour ouvrir cette ligne. Comme plusieurs d'entre vous l'ont relevé, la Ville de Bruxelles n'a pas légalement le droit de le faire sans l'accord de la Région, puisque la STIB a le monopole sur les transports publics. D'ailleurs, quiconque souhaiterait organiser un transport rémunéré de personnes régulier tomberait sous le coup de cette législation régionale.

J'ai écrit une lettre à la Ville de Bruxelles pour lui expliquer la situation. Des concertations ont été menées avec tous les partenaires. Au final, la Ville de Bruxelles a introduit une demande et, en vertu de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, je peux accorder une autorisation provisoire, sous conditions, d'une durée de neuf mois en attendant les résultats d'une enquête sur la demande.

Vu le retard considérable accumulé dans le chantier de réaménagement des boulevards centraux, les attentats de mars 2016 et compte tenu de l'initiative similaire de la Région, j'ai délivré, à titre très exceptionnel, cette autorisation provisoire de neuf mois à la Ville de Bruxelles en attendant les résultats de l'enquête à réaliser par Bruxelles Mobilité par rapport à cette demande.

Bruxelles Mobilité m'a demandé de formuler un avis. De son côté, la STIB m'a remis le sien. C'est sur cette base que nous avons donné cette autorisation temporaire. Au terme des neuf mois, je devrai prendre une décision définitive. Normalement, au terme de ce délai, les bus de la STIB circuleront. À ce moment-là, nous nous concerterons avec la Ville de Bruxelles et l'acteur privé afin de déterminer comment les minibus

pourraient être réorientés ou participer à de meilleures connexions, mais toute annonce à ce sujet est encore prématurée.

[117]

Nous n'avons donc pas opté pour un conflit avec la Ville de Bruxelles, qui serait défavorable aux Bruxellois, mais pour une collaboration. C'est ce qu'il convient de retenir.

Mme Delforge, il faut en effet être vigilant à cet égard. Il ne s'agit pas de commencer à demander à des acteurs privés d'exploiter des lignes de bus, au risque d'assister à un début de privatisation des transports en commun que nous ne souhaitons pas.

Mais si l'on suit ce raisonnement jusqu'au bout, on pourrait également remettre en question la publicité apposée sur les bus de la STIB.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je ne suis pas favorable à la publicité sur les bus de la STIB mais, en l'occurrence, il s'agit plutôt du parrainage d'une ligne.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous sais anti-publicitaire.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Dans ce cas-ci, les choses vont au-delà de la location d'un espace publicitaire, puisqu'il s'agit de s'octroyer une ligne.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai expliqué les conditions et les raisons pour lesquelles nous avons temporairement autorisé cette ligne de bus. Elles empêchent la création d'un précédent.

M. Kompany, la STIB a mis en place des navettes gratuites pendant les Plaisirs d'hiver, du 25 novembre 2016 au 1er janvier 2017, sous la forme de deux parcours en boucle se rejoignant à proximité de la place De Brouckère.

La STIB a fait appel à un bureau d'études spécialisé pour compter le nombre de voyageurs. La fréquentation totale du service est évaluée à un peu moins de 1.000 personnes au total, dont un tiers de Bruxellois. Un tiers des utilisateurs de la navette ont stationné leur véhicule dans un parking souterrain.



J'avais espéré que cette action de la STIB remporterait davantage de succès. Il s'agit d'une nouvelle offre de transport qui n'est pas encore ancrée dans les habitudes. Il faudra prendre le temps de fournir les explications nécessaires à la population et avoir le courage de ne pas mentir ou de ne pas faire croire que tout le monde peut venir en voiture en ville. Cette époque est bel et bien révolue.

Les automobilistes se retrouveront coincés dans un embouteillage et contribueront à la mauvaise qualité de l'air et à la mauvaise qualité de vie. Il faut les encourager à utiliser les parkings publics du centre, et ensuite à emprunter les navettes. Cela permettra de désengorger tout un quartier où l'activité et la circulation sont intenses durant les Plaisirs d'hiver, alors que les parkings publics restent vides.

[129]

Cette première expérience n'a pas connu un franc succès. Nous surveillerons son évolution.

[131]

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai pris note des contraintes techniques, au regard des technologies actuelles, liées à la circulation des bus automatisés.

La formule de desserte en circuit fermé, telle qu'adoptée à l'aéroport de Bruxelles National, pourrait peut-être s'appliquer au plateau du Heysel.

[133]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Pourriez-vous me transmettre par écrit le nombre total de passagers transportés dans le cadre de cette opération ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Un peu moins de mille.

**M. Pierre Kompany (cdH).-** L'expérience sera-t-elle réitérée dans les mêmes conditions ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** En principe, oui.

**M. Pierre Kompany (cdH).-** Vous avez évoqué une concertation entre la Ville de Bruxelles et la STIB quand cette dernière déploiera ses bus. Pourquoi cette concertation ne débute-t-elle pas dès aujourd'hui, afin d'éviter les surprises de dernière minute ?

[143]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Vous ne m'avez pas dit si les organisations représentatives des travailleurs de la STIB avaient été, si pas consultées, au moins prévenues. La présence de chauffeurs aux statuts hétérogènes sur des lignes de transport public pose question.

Je réinterroge cette philosophie du transport public qui consiste à conseiller aux gens de se rendre en voiture jusqu'aux entrées du Pentagone et d'emprunter ensuite une navette gratuite. Je croyais naïvement que nous avions pour objectif de prévoir de bonnes liaisons pour les habitants de la Région bruxelloise à partir de chez eux, depuis l'extérieur vers l'intérieur du Pentagone.

Or les moyens mis à disposition pour ces navettes sont investis au détriment d'autres lignes qui sont très mal desservies. De plus, la Ville de Bruxelles a imposé la dégradation des parcours de bus réguliers de la STIB en raison des aménagements du piétonnier.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La situation va être rétablie.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).-** Nous l'attendons depuis longtemps. Entre-temps, les habitudes changent.

Le message que vous transmettez est que, pour ne pas perdre de temps et se rendre rapidement dans le centre, il faut d'abord prendre sa voiture et rejoindre un parking, où l'on est pris en charge. Tandis que ceux qui emprunteront les transports en commun à partir de chez eux galèreront un peu plus encore...

Un véritable problème se pose au niveau de la conception de réseau. Il ne s'agit plus de transport en commun comme mode de déplacement universel, mais bien d'une confiscation des lignes de transport en commun pour un public, somme toute, très restreint.

- *Les incidents sont clos.*

[153]

## **INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF**

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

**concernant "la politique menée en termes de signalétique et d'offre intermodale pour les correspondances STIB et SNCB".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Mon groupe parlementaire, et essentiellement deux de ses collaborateurs, ont beaucoup travaillé durant l'été, sous votre houlette et la mienne, pour identifier sur le terrain les offres intermodales connues et communiquées aux usagers.

Nombreux sont les membres de cette commission favorables au transport des usagers par chemin de fer à l'intérieur même de la Région bruxelloise. Je pense même que nous pourrions être unanimes sur ce point. Cette option ne génère ni coût, puisqu'elle utilise les infrastructures existantes, ni pollution particulière. Mais

---

encore faut-il un véritable lien connu entre les stations de la STIB et les gares ferroviaires, et une information sur les itinéraires.

La Région compte 34 gares pour 65 kilomètres de voies ferrées. Plusieurs lignes sont déjà concurrentielles (26, 50 et 60). Elles relient les gares de Berchem, Jette et Bockstael au quartier européen en dix minutes, et au quartier universitaire en quinze minutes. Avec les transports de la STIB, il faut environ une heure pour le même déplacement.

[157]

Il apparaît que trop de points d'arrêt ne sont pas connus du public ou ne sont pas visibles depuis l'espace public. Beaucoup de Bruxellois ignorent même l'existence d'une gare de chemin de fer dans leur quartier ou à proximité. Une meilleure visibilité implique une meilleure signalétique de l'offre intermodale.

Nous nous sommes rendus sur place pour vérifier 144 points de correspondance entre la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) autour des 34 gares. Un travail de bénédictin, cher peut-être selon M. Cerexhe, mais utile.

*(Remarques de M. Cerexhe)*

Indépendamment des philosophies des uns et des autres, nous constatons que seules onze correspondances atteignent la moyenne sur les quatre indicateurs que nous avons fixés nous-mêmes, à savoir : annonces visuelles et vocales à l'intérieur des véhicules, plans, fléchages et autres indicateurs aux arrêts et dispositifs d'assistance pour les malvoyants et les personnes à mobilité réduite (PMR).

Quelque 29% des stations avec correspondances ne bénéficient d'aucune annonce vocale indiquant la proximité de la gare et 47% en ce qui concerne les annonces visuelles. Quant aux plans, il en existe sept catégories, dont la rédaction est à chaque fois différente, qui ne sont pas spécialement compréhensibles ou lisibles.

Pour les PMR, seules 55% des correspondances entre stations de métro et gares disposent d'un ascenseur. La situation est encore pire pour les bornes Braille : seules 22% des stations sont bien équipées à cet égard.

Enfin, 47,7% des gares, soit près de la moitié, ne disposent pas d'emplacements pour vélos.

[161]

La STIB et la Région sont compétentes et ont des obligations dans ce domaine. Nous avons déposé une proposition de résolution qui - je l'espère - sera débattue bientôt et votée à l'unanimité parce qu'elle n'est en rien polémique et ne vise qu'à favoriser l'intermodalité.

Quelle est la politique menée en matière de signalétique et d'offre intermodale au niveau des correspondances STIB et SNCB ? Comment expliquez-vous que les correspondances STIB et SNCB ne fassent pas systématiquement l'objet d'annonces visuelles et vocales ? Envisagez-vous une telle systématique ? Dans l'affirmative, quand ?

Quelles sont les mesures prises par la STIB concernant l'harmonisation des plans de quartier ?

Vous êtes-vous concerté avec le niveau fédéral en vue d'améliorer le fléchage et la signalétique pour les correspondances STIB et SNCB ? Avez-vous étudié l'opportunité de prévoir un fléchage sur les voiries régionales à proximité des gares et haltes ? Envisagez-vous d'intégrer les horaires des lignes est dans les afficheurs de la STIB ?

Quelle est la politique menée par parking.brussels à l'égard des installations de stationnement pour vélos à proximité des 34 gares et haltes ? Avez-vous prévu, par exemple, d'installer des boxes sécurisés comme à la station Delta, où la mesure remporte un franc succès ?

Avez-vous eu une concertation avec l'opérateur Villo pour déployer des stations à proximité de l'ensemble des gares et haltes ?

Envisagez-vous de placer des emplacements de taxis toujours aux abords des haltes et gares ?

[163]

### *Discussion*

**Mme la présidente.** - La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Puisque nous évoquons la signalisation, je souhaiterais intervenir sur deux plans, celui du fond et celui de la forme.

Sur le fond, je voudrais vous interroger sur l'amélioration de la signalisation du réseau S à Bruxelles. En réponse à une question écrite que je vous ai posée cet été sur le sujet, vous m'indiquiez qu'une opération de communication était en cours de conception entre Bruxelles Mobilité, la STIB et la SNCB et qu'elle ciblerait directement l'offre de trains S et l'intermodalité possible avec le réseau de la STIB.

Pourriez-vous m'en dire davantage sur l'état d'avancement de ce travail de conception et sur le calendrier de concrétisation de cette opération sur le terrain ?

Vous m'indiquiez, par ailleurs, que les seules correspondances reprises de manière détaillée sur les écrans à cristaux liquides des véhicules et dans les annonces vocales sont celles de la STIB et que, pour les autres réseaux - De Lijn, TEC, SNCB -, seul l'affichage de leur logo ou la mention "chemin de fer" étaient prévus. Il en va de même dans les stations.

L'argument avancé pour expliquer cette situation est qu'il n'est pas possible d'énumérer, par exemple, les 25 lignes de la société De Lijn à la gare de Bruxelles-Nord ou les différents trains - IC, IR, S, Thalys, Eurostar... - à la gare de Bruxelles-Midi, en plus de celles de la STIB, et ce, en trois langues. En outre, s'agissant notamment du réseau S, les correspondances ne sont pas assurées certains jours à certaines heures. Ces arguments, je peux les comprendre partiellement. Néanmoins, il est tout à fait possible et souhaitable de surpasser ces difficultés.

Nous parlons ici d'un mode de communication en particulier, à savoir les écrans à cristaux liquides, les annonces vocales, etc. Or il faut exploiter tous les modes de communication à notre disposition. S'il peut être compliqué, pour les raisons évoquées, de tout communiquer par signalisation classique dans les stations, aux arrêts, dans les métros, les trams et les bus, il est tout à fait envisageable d'améliorer le système par le biais des applications mobiles existantes. Même si l'ensemble des usagers n'en disposent pas et qu'il ne convient pas de miser uniquement sur ce mode d'information, reconnaissons toutefois qu'il est accessible à un public suffisamment large pour être davantage développé.

La réflexion menée par Bruxelles Mobilité, la STIB et la SNCB intègre-t-elle la dimension numérique et pourra-t-on profiter des outils technologiques à notre disposition pour bénéficier d'une meilleure information que celle actuellement accessible ?

Ma deuxième question porte sur la forme de la signalisation.

[167]

Nous avons voté, le 8 juillet 2016, une résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes porteuses d'un handicap. Le parlement demandait, entre autres, l'adaptation de la signalétique pour les personnes intellectuellement déficientes qui peuvent être totalement désorientées dans une station de métro ou dans l'espace public. Il s'agissait de procéder à un marquage au sol, à la transformation des lettres en pictogrammes représentant les métros, trams et bus (on peut y ajouter le train) ou à l'adaptation de l'ergonomie des bornes d'achat.

Lors d'une interpellation sur le sujet en juillet, vous m'aviez déjà précisé que vous interrogeriez la STIB sur l'état d'avancement de ces "petites mesures" qui pouvaient être mises en place rapidement. En effet, il ne s'agit pas de gros travaux d'infrastructure impliquant, par exemple, de régler des lacunes verticales et horizontales ou des problèmes de charroi.

[169]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le choix du train pour les déplacements est fonction de la durée du trajet, selon que l'on effectue un trajet court et urbain, ou un trajet long entre deux villes.

La question de la signalétique et de la signalisation en général est très importante. Dans les gares secondaires bruxelloises, il est possible de se trouver sur un quai et de voir un train arriver, sans savoir de quel train il s'agit.

Pour inciter les gens à utiliser ce mode de transport dans la ville, une signalisation adéquate est un élément fondamental.

Dans les trams zurichois, un écran affiche la liste des prochains départs de train, en temps réel. Ce système mériterait d'être développé à Bruxelles, d'autant plus que les déplacements ne s'effectuent pas de la même façon sur le réseau classique de la STIB et sur celui de la SNCB.

Bien qu'il existe aujourd'hui un embryon de réseau S ou de réseau express régional (RER), nous sommes encore loin d'une situation garantissant une fréquence de trains toutes les dix minutes ou tous les quarts d'heure. À l'heure actuelle, il faut parfois attendre son train une trentaine de minutes, ce qui réduit à néant l'avantage que présente ce moyen de transport et encourage l'utilisateur à continuer à emprunter le réseau de la STIB.

La personne qui se déplace en train doit savoir à quoi s'attendre, en particulier en cas de retards. Les choix des usagers des transports en commun s'opèrent en fonction de données en temps réel extrêmement précises et variées. Pour un même trajet, il est tout à fait possible de changer de stratégie de déplacement en fonction des contingences et des horaires.

[171]

Ce sont des aspects importants dont il faut tenir compte.

Alors qu'on ne se déplace pas de la même façon sur un trajet long que sur un trajet court, les automates de vente de la SNCB restent le seul moyen de valider une carte Mobib pour prendre un train S. En conséquence, pour valider sa carte, il faut faire la file devant l'automate avec les personnes qui veulent acheter un titre de transport. Il est un peu dommage de devoir intégrer à son temps de déplacement le risque d'attente à l'automate alors qu'il suffirait d'un simple valideur Mobib pour les usagers dont l'abonnement est en ordre.

Une telle mesure ne remplacera jamais les trains supplémentaires que nous aimerions voir circuler, mais pourrait néanmoins faciliter les déplacements intermodaux entre la STIB et la SNCB.

[173]

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- We hebben het onderwerp al een paar keer in deze commissie besproken en u gaf toen zelf een aantal interessante voorbeelden om aan te tonen dat te kleine aanwijzingen de reizigers weinig vooruithelpen. U gaf een voorbeeld van de NMBS en een van de MIVB.

Ik herinner me dat u het had over een NMBS-reiziger die in Brussel-Noord stond om naar Brussel-Zuid te gaan, en daarover heel weinig informatie vond op de perrons.



---

In verband met de MIVB had u het over een reiziger in het Rogierstation, die naar Brussel-Noord wilde gaan. Er vertrekken daar op twee verdiepingen trams richting Brussel-Noord, maar het was niet duidelijk welke van de twee verdiepingen de reiziger moest nemen. Waar kwam de eerstvolgende tram richting Brussel-Noord aan?

Het gaat om kleine dingen, maar ze zijn wel heel nuttig want ze helpen mensen vooruit. Een betere afstemming van de Brusselse S-lijnen op metro en trein, een betere afstemming tussen NMBS en MIVB zou de reizigers vooruithelpen. Op dat punt is volgens mij nog een hele weg af te leggen. Ik ben dan ook heel erg benieuwd naar uw antwoord.

[175]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je pense comme vous que le train offre un réel potentiel pour les déplacements intrabruellois. C'est pour cette raison que j'ai pris l'initiative, dès le début de la législature, d'entamer un dialogue constructif avec le pouvoir fédéral, d'abord avec Mme Galant, puis M. Bellot. Nous étudions actuellement le lancement d'une campagne commune de promotion du train.

Par ailleurs, nous ne manquons aucune occasion de faire la promotion du train, comme dans le cadre de l'opération "Au travail sans voiture" qui encourage les travailleurs à tester sur le terrain d'autres modes de transport, dont le train, durant la Semaine de la mobilité. La Région a également soutenu l'initiative MaestroMobile qui vise aussi à faire découvrir les différents modes de transport à Bruxelles, dont le train.

Par le passé, la Région a procédé ou contribué à plusieurs études sur les pôles d'échanges, essentiellement des réseaux STIB, SNCB, TEC et De Lijn. La plupart des constats sont ceux que vous soulevez. Afin de mettre en œuvre des solutions répondant au mieux aux besoins des usagers et en attirer de nouveaux, il est impératif de soutenir notre groupe de travail composé de personnel dédié de la Région et des différents opérateurs. Notons qu'une task force a déjà été créée dans le cadre des travaux du comité de pilotage du RER.

La signalisation des arrêts est quasiment inexistante à Bruxelles. Trouver une gare SNCB en dehors des grandes gares que sont Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Ouest reste très difficile. C'est pourquoi nous avons demandé à la SNCB de bien signaler les arrêts. Elle a commencé à développer une signalisation spécifique sur la base de quelques "totems", mais c'est encore insuffisant.

[177]

Selon moi, la signalisation des arrêts ou des gares S de la SNCB constitue la priorité absolue. Des investissements à un rythme accéléré sont nécessaires dans ce domaine, et de préférence sans publicité, puisqu'il s'agit d'une des pierres d'achoppement apparues durant notre concertation avec la SNCB.

L'offre S de la SNCB est systématiquement renseignée sur l'ensemble des médias de la STIB :

- dans la recherche d'itinéraire sur le site internet de la STIB (et ce sera également le cas dans la nouvelle application qui est en cours de réalisation) ;

- sur le plan "métro + réseau S" ;

- sur le grand plan du réseau consultable sur le site internet, mais aussi dans toutes les stations et aux 1.400 arrêts de surface équipés d'un abri ;

- sur le plan poche distribué à 300.000 exemplaires dans les points de vente de la STIB, dans les hôtels, etc.

L'offre S est systématiquement intégrée dans les fiches d'accessibilité que la STIB réalise pour les écoles et les entreprises. La correspondance avec le train est signalée dans tous les véhicules dans lesquels l'arrêt suivant est annoncé (vocalement ou visuellement sur des écrans à cristaux liquides).

Dans toutes les stations de métro en correspondance avec les gares SNCB, une signalétique indique l'accès vers la gare. Tous les schémas de ligne (dynamiques, imprimés, en station, dans les véhicules, etc.) renseignent les correspondances avec le train.

L'offre de la SNCB est souvent proposée comme alternative en cas de perturbations sur le réseau de la STIB. Par exemple, pour le chantier de la chaussée d'Alseberg qui a entraîné l'interruption de la ligne de tram 51, les médias de la STIB recommandent l'utilisation du train S1 entre la gare d'Uccle-Calevoet et la gare de Bruxelles-Midi.

Pour le moment, un nouveau plan poche au format d'une carte de crédit est en cours d'impression (100.000 exemplaires). Ce nouveau produit reprend le plan des principales lignes structurantes à Bruxelles : le métro, les lignes de tram Chrono 3, 4 et 7 et le réseau S.

[179]

Sauf souci technique, les correspondances sont annoncées à tous les arrêts et stations de la STIB en correspondance avec le chemin de fer. Si ce n'est pas le cas, il faut le signaler et nous transmettrons l'information à la STIB.

Normalement, les plans de quartier renseignent aussi les gares de la SNCB. Je veux bien demander à la STIB de vérifier encore une fois que c'est bien le cas.

Récemment, un gros travail d'harmonisation de toute la signalétique de la STIB et de la SNCB a été entrepris à la nouvelle gare-station Schuman. Par ailleurs, les groupes de travail relatifs au RER qui se penchent sur les produits, les prix, les places et la promotion devraient prochainement être réactivés pour traiter toute la problématique, de même que la politique tarifaire, l'aménagement des pôles d'échanges, etc.

L'affichage des temps d'attente des lignes S sur les afficheurs de la STIB se heurte à différentes contraintes : espace d'affichage limité, logiques différentes de destinations, logiques différentes d'horaires, de numéros de ligne, format des données différent, etc. Toutefois, la SNCB a le loisir de placer ses propres afficheurs dans les stations de métro, comme c'est le cas à la station de métro Schuman. Ils sont les bienvenus.

Rappelons aussi qu'aujourd'hui, avec les nouvelles applications comme Citymapper, toutes sortes d'informations sont disponibles sur notre téléphone : où prendre le métro et à quel arrêt descendre, où prendre la correspondance, etc. Mais il va de soi que le système est perfectible.

Les premiers boxes sécurisés pour le stationnement de vélos ont été placés aux abords des stations de métro périphériques afin de favoriser le "Bike & Ride". Parking.brussels et la SNCB examinent la possibilité d'installer des boxes aux abords des gares.

[181]

De nombreux arrêts et gares disposent d'une station Villo à leurs abords. Les seuls arrêts qui n'en disposent pas sont ceux de Haren et de Moensberg, qui sont trop isolés par rapport au maillage du réseau Villo.

En ce qui concerne les pôles des taxis, ils sont placés aux abords des gares lorsqu'il s'agit de voiries régionales. Quand les voiries sont communales, les pôles de taxis sont admis ou non, suivant la position des communes concernées.

En résumé, un travail important a déjà été accompli dans ce domaine. Il reste beaucoup à faire, mais la tâche sera facilitée par le dialogue institutionnel qui a désormais été mis en place au niveau des responsables politiques, des cabinets, de l'administration et des opérateurs.

J'ai toujours souhaité établir un dialogue constructif, comme en témoigne la résolution adoptée par le parlement bruxellois sur ma recommandation. Nous tenterons de poursuivre sur cette voie.

[183]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je ne doute pas de votre bonne volonté. Votre discours a toujours été cohérent. Je puis en témoigner car nous nous sommes retrouvés en réunion avec le ministre fédéral, M. Bellot, et d'autres personnes, et votre intention y a été clairement actée.

Toutefois, vous avez été informé par les services de la STIB ou par l'administration. Les informations qui vous ont été fournies ne sont pas tout à fait correctes. Nous pouvons l'affirmer car nous nous sommes rendus aux 144 endroits évoqués.

*(Remarques de M. Smet)*

Comme vous avez eu l'élégance de nous transmettre des études et avez promis de le faire systématiquement à l'avenir, nous allons vous communiquer la nôtre, qui sera accompagnée des plans et des photos que nous avons prises à chaque endroit. Ce sont des preuves irréfutables. Vous aurez les éléments sous les yeux.

**Mme la présidente.**- Pouvez-vous également transmettre ces éléments à la commission pour que tous les députés puissent y avoir accès ?

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Bien sûr ! L'idée, c'est que vous vous en serviez comme base pour donner instruction à la STIB d'agir.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je demanderai à la STIB de répondre.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- C'est une attitude constructive qui m'évitera de faire le point sur tout ce qui ne va pas. Nous avancerons ainsi, dans l'intérêt des Bruxellois.

[191]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous avez parlé d'une application qui était en cours d'élaboration. Est-ce ce qui est prévu dans le cadre du travail de conception en cours entre la STIB, Bruxelles Mobilité et la SNCB, ou s'agit-il d'autre chose ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est autre chose. Il s'agit d'une application de la STIB.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Où en est l'opération de communication en cours de conception entre Bruxelles Mobilité et la STIB ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- La conception se poursuit.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Quel est l'état d'avancement de la signalétique, notamment des pictogrammes, des marquages au sol, etc. ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai pas encore reçu d'informations à ce propos. À l'époque, j'avais dit que ce n'était pas la priorité, bien que je souhaite moi-même que la signalétique soit améliorée. En effet, il m'arrive parfois d'être désorienté dans une station, surtout quand je ne l'emprunte pas souvent.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- C'est important. Ce sont des petites mesures. Je sais qu'il y a d'autres priorités et des cahiers des charges lourds pour d'autres choses. Pour les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter - qu'elles soient notamment intellectuellement déficientes ou analphabètes -, la signalétique et la présence de pictogrammes, au lieu d'indiquer métro, tram et bus en toutes lettres, serait cependant un plus dont la mise en œuvre n'est pas trop compliquée.

- *L'incident est clos.*

[207]

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

**concernant "l'état d'avancement du réaménagement du rond-point Schuman".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Au mois de février, je vous interrogeais sur le projet de réaménagement du rond-point Schuman dont votre gouvernement a approuvé les grands principes en novembre 2015. Les travaux devaient débuter en 2017, pour se clôturer en 2019.

---

J'avais pointé du doigt certaines aberrations quant au schéma de mobilité proposé. En effet, ce dernier prévoit autour du rond-point un double triangle des Bermudes : entre la rue Froissart, le rond-point et l'avenue d'Auderghem, d'une part, et entre l'avenue de Cortenbergh, la rue Archimède et l'avenue Stevin, d'autre part.

En outre, sur la base de l'étude Modèle multimodal stratégique et modèles tactiques (Musti) que j'ai pu obtenir, je constate une augmentation importante de la congestion à la suite de ce réaménagement. Vous avez confirmé que ladite augmentation se produirait dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point, en arguant que ce n'était pas grave, car nous pourrions assister à une disparition naturelle des véhicules à la suite dudit réaménagement.

De plus, vous indiquiez que la définition du projet comprenait également un volet relatif à la mobilité, qui reposait sur une nouvelle étude de mobilité et que les bureaux d'architectes pouvaient également proposer d'autres idées.

Enfin, à la suite de la soumission des projets, un bureau d'architectes devait être désigné avant de lancer le processus de participation qui précédera le chantier. Au vu des éléments que je viens de mentionner, je souhaiterais vous poser plusieurs questions.

Quels sont les résultats de la nouvelle étude de mobilité ? Les bureaux d'architectes ont-ils soumis d'autres idées quant au schéma de mobilité ? Quels sont les scénarios retenus ? Le schéma de mobilité initial est-il modifié ? Dans l'affirmative, cela a-t-il un impact sur le budget initialement retenu pour le projet ? Qu'en est-il de l'impact sur les véhicules particuliers dans un rayon d'un kilomètre autour du rond-point ?

Le bureau d'architectes a-t-il été désigné ? Quand le processus de participation commencera-t-il ? Quand est prévu le début des travaux ? Quels sont les outils de communication prévus et les déviations retenues durant le chantier ?

[213]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons en effet demandé une étude de mobilité supplémentaire, qui a permis d'envisager différentes variantes du plan de circulation dans le cadre du projet Schuman, concernant la desserte locale Froissart-Auderghem et les bandes bus sur l'avenue de Cortenbergh. À l'analyse, aucune de

ces variantes ne ressort comme étant plus intéressante que le plan de circulation ayant servi de base au lancement du concours d'aménagement.

Les résultats de l'étude ont été communiqués lors d'un comité d'accompagnement le 27 juin dernier, auquel les différentes communes concernées été invitées : Etterbeek, Ixelles, Schaerbeek, St-Josse-ten-Noode et, bien sûr, la Ville de Bruxelles.

Le délai pour introduire des remarques court toujours, mais il est clair que les variantes n'apportent pas plus d'intérêt que la version initialement prévue dans le cahier spécial des charges. Étant donné que le bureau d'études n'a pas encore commencé sa mission, ces résultats n'ont évidemment pas été transmis aux bureaux d'architectes à l'époque de la phase de remise d'offres.

Il n'y a pas d'impact sur le budget initial. Le rapport de mobilité sera joint au rapport d'incidences nécessaire pour la procédure de permis d'urbanisme.

Le bureau qui concevra le projet de réaménagement du rond-point Schuman est presque désigné. Les offres des concurrents ont été reçues en juillet 2017 et le comité d'avis s'est réuni en août. L'analyse des offres et la désignation d'un lauréat par un jury d'experts présidé par le maître-architecte sont presque terminées. En attendant, j'ai également eu des réunions bilatérales avec la Commission européenne sur la mobilité et les options à prendre. Un bureau chargé du réaménagement sera bientôt désigné.

En 2015, une procédure de participation préalable a eu lieu pour définir le programme du projet de réaménagement. Toutefois - comme on le fait aujourd'hui pour l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo -, les architectes désignés rencontreront à nouveau tout le monde pour élaborer le plan de réaménagement. J'espère que les travaux pourront débuter fin 2018 ou début 2019.

[215]

Il faudra encore voir, selon le projet retenu, quels genres de travaux nous devons réaliser. L'étape suivante est la désignation d'un architecte. J'espère qu'elle se fera encore cette année. L'architecte verra alors comment faire de l'actuel rond-point une place qui soit un véritable lieu de rencontre.

Ce matin, j'ai eu le plaisir d'assister à l'inauguration du guichet du Fonds Quartier européen pour le réaménagement. Le comité de quartier de Schuman était également présent. Le Fonds Quartier européen a présenté l'histoire du quartier, illustrée de photos d'époque, sur lesquelles on pouvait voir les badauds se promener, avec le couvent des dames de Berlaymont. C'était magnifique. Quelle tristesse de voir cet endroit dans son état actuel !



[217]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Je vous remercie pour ces réponses, mais je ne me réjouis pas d'entendre qu'aucune nouvelle variante n'a été jugée plus intéressante. Nous continuerons à être vigilants sur ce dossier, car nous ne sommes pas d'accord avec les règles de mobilité proposées.

- *L'incident est clos.*

[101]

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

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

**concernant "l'allocation mobilité mise en place par le gouvernement fédéral et la complémentarité avec le plan de déplacements pour les entreprises".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Le 30 juin dernier, le gouvernement fédéral a validé, en Conseil des ministres restreint (Kern), l'octroi d'une somme d'argent au statut fiscal et social similaire à celui d'un véhicule de société, en laissant au travailleur le choix entre cette allocation et la voiture.

De son côté, le gouvernement bruxellois a adopté un nouveau plan de déplacements des entreprises (PDE) qui devrait être effectif dès 2018. Vous défendez toujours, avec raison, une collaboration institutionnelle entre les différents niveaux de pouvoir. Celle-ci est absolument indispensable en matière de mobilité. Avez-

---

vous, dès lors, prévu d'inclure dans votre PDE la proposition du gouvernement fédéral de remplacement de la voiture de société par un montant en cash ? Si non, pourquoi ?

[105]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Depuis la décision du gouvernement fédéral, le 30 juin, d'instaurer un budget de mobilité à partir de janvier 2018, je n'ai reçu aucune information supplémentaire. Je ne sais pas encore s'il existe un projet de loi concret ou un avis du Conseil d'État à ce propos.

Sur la base de ce que je lis dans la presse, le système ne serait accessible qu'aux travailleurs qui disposent déjà d'une voiture de société, et ce pendant douze mois sur une période de trois ans. Le nouveau système n'offre donc aucune solution aux nouveaux travailleurs ou à ceux bénéficiant d'une promotion. Il pourrait même avoir l'effet inverse de celui escompté, les employeurs proposant des voitures de société à davantage de membres du personnel pour avoir droit au budget de mobilité.

L'objectif poursuivi ne peut consister à obliger les jeunes à développer des habitudes automobiles pendant un an pour espérer ensuite qu'ils y renoncent. La décision fédérale n'a pas reçu un accueil chaleureux de la part des experts, y compris ceux issus du monde patronal. Elle a plutôt été considérée comme une déception.

L'arrêté bruxellois du 1er juin est une actualisation de l'arrêté existant relatif au plan de déplacements d'entreprise. Il prévoit un certain nombre d'obligations supplémentaires. La mesure visant à remplacer les voitures de société ou à les combiner à d'autres options de mobilité est obligatoire pour la première fois pour les entreprises dont plus de dix employés disposent d'une voiture de société. Une entreprise peut choisir de convertir son offre de voitures de société en package de mobilité, comprenant notamment un vélo, un abonnement aux transports publics ou à un système de vélos partagés.

Si l'entreprise ne choisit pas de passer à un budget de mobilité, elle est tenue de proposer un abonnement à un système de vélos partagés, ainsi qu'un abonnement aux transports publics lorsque les travailleurs le demandent. Cette mesure doit entrer en vigueur d'ici le 31 décembre 2018.

L'arrêté bruxellois est donc complémentaire, puisqu'il vaut également pour les entreprises et les travailleurs qui envisagent d'utiliser une voiture de société. L'arrêté favorise les habitudes multimodales et va même à

l'encontre du stimulant fédéral en faveur d'une utilisation accrue des voitures de société lors de chaque phase de démarrage. Par ailleurs, la mesure bruxelloise stimule résolument le recours aux alternatives, là où la mesure fédérale ne peut fournir qu'un avantage financier. Encore une fois, les deux ne sont pas vraiment contradictoires.

[107]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Wolf.

**M. Vincent De Wolf (MR).**- Pour information, le projet est passé en première lecture au gouvernement fédéral. On peut penser que sa mise en œuvre interviendra au même moment que votre PDE, au début du mois de janvier. Vous pourrez donc vous adapter.

- *L'incident est clos.*

[111]

#### **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 "l'impact des travaux de remplacement des voies sur les services de navettes par bus".**

[115]

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

---

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les mois de juillet et août 2017 ont représenté, pour la STIB, une opportunité d'améliorer son réseau, et notamment celui des voies et aiguillages. Ce fut le cas à Jette, où la pose d'aiguillages à proximité de la place du Miroir a nécessité l'interruption du trafic de la ligne de tram 19 pendant trois mois, du 6 juin au 1er septembre. Un service de navettes de bus a été mis en place.

Au carrefour de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques, un chantier d'une ampleur assez rare a justifié de la part de la STIB l'interruption pendant plus de deux mois - du 3 juin au 17 septembre - du service des lignes de tram 7, 25 et 94.

L'installation de navettes de bus, dont l'organisation ne doit pas être remise en cause, est loin d'apporter une solution pratique pour les clients venant du rond-point Montgomery et se rendant à l'avenue Vanderkindere ou au-delà. À hauteur de la chaussée de Boondael (arrêt Roffiaen), le client venant de Montgomery doit quitter le tram pour continuer son parcours dans un bus au confort tout relatif et quitter ledit bus à hauteur du rond-point de l'Étoile pour reprendre un tram 7 en direction de Vanderkindere ou au-delà. Vous comprendrez que sur le plan du temps de parcours, le client a de sérieuses raisons d'exprimer une certaine lassitude.

On se demande pourquoi, dans le cas dudit chantier, le tram 3 ne pouvait pas être prolongé de Churchill jusqu'au rond-point de l'Étoile. Cela aurait déjà représenté une situation moins pénalisante pour les clients se rendant au-delà de Vanderkindere. Pourquoi, dans le cas d'un tel chantier, ne pas mettre en service une navette de bus partant de Montgomery en direction du rond-point de l'Étoile ou de l'avenue Vanderkindere, tout en ne desservant qu'un nombre limité d'arrêts entre Montgomery et la chaussée de Boondael ?

Pourquoi ne pas avoir informé le public d'une solution alternative entre Montgomery et Saint-Gilles via le tram 81, en communiquant une estimation de temps via le 81 ?

Le 3 juillet, c'est un autre chantier qui s'est ouvert au carrefour de la chaussée d'Alseberg et de la rue de Stalle, touchant les lignes de tram 4, 51 et 97. En lisant la notice publiée par la STIB, on voit que les lignes 4 et 97 ont vu leur parcours interrompu du 3 juillet au 1er septembre et que les trams de la ligne 51 auront leur parcours interrompu du 3 juillet jusqu'au mois de mai 2018. Pour la ligne 51, ce délai surprend à bien des égards.

Comment justifier que la pose de nouvelles voies au carrefour formé par la chaussée d'Alseberg et la rue de Stalle empêchera les trams de la ligne 51 de rejoindre le terminus Van Haelen jusqu'en mai 2018 ? On ose espérer qu'il s'agit d'une erreur d'impression dans la communication de la STIB et que les Ucclois pourront retrouver les trams 51 en circulation jusqu'à Van Haelen dans les prochaines semaines.

Vu les lourds embarras provoqués par le chantier de l'avenue Buyl et du boulevard Général Jacques, la possibilité de remettre en service les lignes de tram 7, 25 et 94 plus rapidement que la date prévue est-elle envisageable ? Comment expliquer que, sur ce chantier, aucun travailleur n'est occupé le samedi ? N'y a-t-il pas une urgence à privilégier ?

Est-il irréaliste de mettre en service des navettes de bus qui vont au-delà des limites même d'un chantier, et de réduire ainsi les inconvénients des transbordements inconfortables ? Est-il exact que les trams de la ligne 51 ne rejoindront pas Van Haelen avant mai 2018, ou s'agit-il d'une erreur de communication ?

[117]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- L'exploitation des lignes de tram 7, 25 et 94 a repris depuis le lundi 18 septembre. Votre question n'est donc plus d'actualité.

La STIB veille à limiter au maximum les désagréments des chantiers pour ses clients, et notamment les interruptions de lignes, en réduisant autant que possible les délais d'exécution des travaux. Elle est cependant aussi attentive à l'impact des travaux pour les riverains des chantiers.

Des travaux de nuit ou durant le week-end peuvent causer des nuisances sonores, qui peuvent entraîner des plaintes de la part des riverains auprès de la police. Celle-ci peut, dès lors, ordonner l'arrêt des travaux, ce qui est, en fin de compte, contre-productif. Lorsque cela s'avérait nécessaire pour la progression des travaux, la STIB a travaillé le week-end et la nuit, plus précisément la nuit du 2 au 3 juin, le week-end de la Pentecôte (du 3 au 5 juin) et la nuit du 17 au 18 septembre.

L'impact d'un chantier sur l'exploitation fait systématiquement l'objet d'une analyse fine en termes de confort pour les voyageurs et de possibilités d'exploitation. Dans tous les cas, la STIB favorise au maximum la réduction de la pénibilité pour les clients, notamment au travers d'une limitation du nombre de correspondances. Les contraintes liées aux chantiers et à leurs différentes phases, ainsi qu'au nombre de bus disponibles, ne permettent cependant pas toujours de mettre en place le scénario idéal.

---

Dans le cas précis du chantier Buyl, à l'arrêt Roffiaen venant de Montgomery, un service de navettes de bus a été mis en place reliant les arrêts Roffiaen, Buyl, Cambre-Étoile et Legrand, dans le but d'assurer une continuité sur la ligne 7, mais également sur la ligne 94. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 3 jusque Cambre-Étoile a été étudié. La capacité du terminus provisoire ne permettait malheureusement pas d'exploiter la ligne dans cette configuration, compte tenu des fréquences élevées.

Il est exact que la ligne 51 ne rejoindra pas Van Haelen avant la mi-mai 2018. Il ne s'agit donc pas d'une erreur de communication. La date de mai 2018 couvre en fait toutes les phases du chantier de la chaussée d'Alseberg, avec le renouvellement des voies au-delà du carrefour avec l'avenue Brugmann.

[119]

Durant la période estivale, à la suite des remplacements des voies dans l'avenue Brugmann et du placement d'une communication au carrefour du Globe, la ligne 51 a dû être limitée à hauteur de l'arrêt Globe.

Depuis la rentrée de septembre et jusqu'à la mi-mai 2018, la ligne 51 reste limitée à l'arrêt Globe, dans le cadre de travaux de remplacement des voies dans la chaussée d'Alseberg, entre les arrêts Globe et Calevoet.

Une navette de bus assure la continuité du service depuis Globe jusqu'à Van Haelen.

[121]

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Merci pour cette réponse complète.

*- L'incident est clos.*

[125]

## **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 "l'évolution du parc de tramways de la STIB".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La STIB vient de publier son rapport financier pour l'année 2016. Il contient notamment une prévision des acquisitions de matériel roulant dans les prochaines années.

D'emblée, il faut se rendre à la raison : le plan bus a pris du retard et ne sortira ses effets qu'en 2018-2019. Du côté des trams, on lit que le conseil d'administration a marqué son accord sur le cahier spécial des charges, visant l'achat d'environ 175 trams sur une durée de douze ans, afin de remplacer les plus anciens trams du parc actuel de la STIB.

On s'explique mal pourquoi le dossier des trams semble s'être enlisé au cours des dernières années, alors que le parc comprend encore bon nombre de véhicules anciens et que l'espoir de voir une amélioration du matériel des trams à brève échéance semble être devenu tout à fait illusoire.

Le rapport précise, à la rubrique "Perspectives 2017", que l'année 2017 ne connaîtra pas d'augmentation de l'offre. Voilà une information qui soulève bien des questions sur la volonté du gouvernement de pourvoir la STIB d'un réseau à capacité améliorée pour rencontrer les attentes de la clientèle.

Le directeur général de la STIB reconnaît que certaines zones de la Région sont saturées, et qu'il faut parfois laisser passer un ou deux trams pour enfin trouver une place dans un véhicule de la STIB, mais le gouvernement n'a pas prévu de matériel en suffisance pour mieux absorber les demandes sur le réseau.

Il y a fort à parier qu'en 2022, on trouvera toujours sur le réseau de la STIB des trams du type Presidents' Conference Committee (PCC), que l'on aura rafistolés tant bien que mal et qui afficheront quelque 50 années d'existence. On a constaté, pendant le mois de juillet 2017, l'apparition de quelques T3000, notamment sur la ligne 97. Comme il faudra encore patienter de très nombreuses années avant de voir les lignes 39, 44, 51, 81 et 97 pourvues de matériel moderne, ne serait-il pas possible que la STIB utilise plus largement, en période creuse, du matériel moderne sur les lignes précitées ?

Est-il exact que la future commande de nouveaux trams n'a toujours pas été passée par la STIB ? Dans l'affirmative, la décision sera-t-elle prise en 2017 ? Quelle sera la conséquence de ce délai sur l'offre complémentaire attendue sur certaines lignes très fréquentées ?

La conversion de T3000 en T4000 est-elle envisageable ? L'inauguration de la ligne de tram 9 et l'extension de la ligne 94 pourront-elles avoir lieu avec du matériel moderne ? Ne serait-il pas possible, en période creuse - soirées, week-ends, vacances scolaires -, d'utiliser du matériel moderne sur les cinq lignes de tram pour lesquelles le matériel PCC reste utilisé ?

[129]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La procédure de consultation du marché pour la commande des nouveaux trams suit son cours, et la STIB espère prendre une décision quant au choix de l'adjudicataire à court terme.

En l'absence de parc supplémentaire, il n'est pas possible d'améliorer l'offre ni, dès lors, la capacité de transport. La seule possibilité à court terme serait d'économiser des véhicules en améliorant la vitesse commerciale du réseau, mais cela nécessiterait la pleine collaboration des pouvoirs locaux et régionaux.

Certaines motrices de type T3000 ont été conçues dans l'optique d'un éventuel allongement pour en faire des T4000. Pour plusieurs raisons, cette option n'est cependant pas recommandée.

La STIB se prépare à consentir un effort supplémentaire pour comprimer au maximum la réserve technique du parc de tramways, l'objectif étant de mobiliser davantage de véhicules lors des deux extensions du réseau (lignes 9 et 94) à l'automne 2018.

Comme vous l'avez très justement relevé, les lignes 39, 44, 51, 81 et 97 sont exploitées avec des anciens trams à plancher haut, dits PCC. L'option consistant à exploiter ces lignes avec des trams modernes en périodes creuses, lorsque le parc est moins sollicité, a été évaluée. Des trajets de la ligne 81 s'effectuent ainsi avec de nouveaux trams pendant le week-end, mais ce principe n'est malheureusement pas généralisable aux autres lignes.

Parmi les multiples obstacles, citons les infrastructures de certaines lignes et la sollicitation trop intense du parc des T3000 et T4000 au détriment des opérations de maintenance. En outre, permuter le matériel d'une ligne à l'autre en cours de journée conduirait à une augmentation des coûts d'exploitation du réseau.



[131]

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- On peut s'interroger sur le risque de ne pas disposer de suffisamment de matériel. J'entends que la conversion des T3000 en T4000 n'est pas recommandée. On n'en sait pas beaucoup plus, donc j'imagine que c'est pour des raisons techniques.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est parce que dans ce cas, on ne peut pas utiliser les T3000, dont on a également besoin. Si on veut les convertir, il faut les sortir du parc des véhicules en service.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- C'est logique. En ce qui concerne le matériel PCC, j'entends que des alternatives ne sont possibles que sur la ligne 81 et pas sur les autres. C'est regrettable, parce que le maintien de ce vieux matériel, dont les conditions de confort ne sont pas idéales, est toujours vécu de façon un peu négative par les usagers.

- *L'incident est clos.*

[139]

#### **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 "la mise en application de l'étude sur les gares routières à Bruxelles".**

**Mme la présidente.**- À la demande du ministre, et avec l'accord de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[141]

#### **QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

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

**concernant "la gestion du chantier de l'avenue Franklin Roosevelt".**

#### **QUESTION ORALE JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,**

**concernant "le chantier avenue Franklin Roosevelt".**

[145]

**Mme la présidente.**- La question orale jointe de M. Vincent De Wolf est retirée par son auteur.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- La période estivale est une période intense en matière de chantiers de voiries. L'avenue Franklin Roosevelt n'échappe pas à la règle, puisqu'un chantier d'importance y a démarré fin juillet. Il réorganise l'espace public destiné aux usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, et donne en l'occurrence davantage d'espace aux cyclistes. Cela répond à une tendance actuellement structurelle dans notre Région, qui enregistre une augmentation significative de l'usage du vélo.

Après m'être personnellement rendu sur ce chantier et avoir rencontré plusieurs habitants, je me pose une série de questions quant à son organisation et à sa gestion. D'abord, il n'y a nulle part trace d'un panneau indiquant la nature des travaux, leur durée, la date de fin de chantier, le responsable du chantier à contacter en cas de problème, comme le prévoit l'ordonnance sur la gestion des chantiers.

Ensuite, la signalisation est défaillante, tout comme l'éclairage nocturne. J'en veux pour exemple la signalisation défaillante à hauteur du carrefour avec l'avenue de l'Uruguay. La traversée piétonne de l'avenue Franklin Roosevelt ne bénéficie que d'une seule indication de part et d'autre de l'avenue. Les piétons doivent se débrouiller pour traverser les deux allées séparées par une berme de béton interrompue sur un petit mètre de long, sans aucun marquage au sol et sans aucune signalisation à l'égard des automobilistes. C'est franchement dangereux.

Ensuite, les mesures d'information à l'égard des habitants et des riverains posent problème. Un toutes-boîtes n'a été distribué que quelques jours avant le début du chantier. Des panneaux d'interdiction de stationner signalaient une date erronée. En réalité le début des travaux s'est opéré deux jours avant la date mentionnée sur les panneaux, ce qui a été rectifié par le médiateur, qui a tenté de contacter personnellement les riverains concernés. Le problème réside dans le fait qu'une fois les travaux entamés, il est impossible pour les personnes disposant d'une voiture dans un garage d'encore sortir leur véhicule durant la durée des travaux, qui s'étalent sur plusieurs semaines.

À la fin de la journée de travail, l'emplacement de certains engins de chantier oblige les habitants à devoir faire preuve d'imagination et de talents de gymnaste pour rejoindre leur domicile, devenu inaccessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR). De manière générale, la façon dont les passerelles sont disposées ne leur facilite pas l'accès.

La prise en considération des tilleuls bordant l'avenue pose également question. S'il est communément admis que le tilleul résiste assez bien à une série de petites agressions, il est aussi connu que la coupe des racines doit précéder, un an avant le début des travaux, une taille des branches dans le couronnement de l'arbre pour permettre la régulation correcte de la montée de la sève. Cet aspect semble avoir été jusqu'à présent totalement négligé. Des coupes de racines ont déjà été opérées.

Enfin, si les habitants reconnaissent que les contacts avec la responsable du chantier ont toujours été constructifs, ils regrettent le manque de réponse ou les réponses lacunaires de Bruxelles Mobilité aux différents mails envoyés, le cas échéant sans pouvoir identifier le répondant. Le médiateur était en congé les quinze premiers jours du chantier sans qu'un remplaçant n'ait été prévu.

Pour quelle raison aucune information sur la nature des travaux, leur durée et les coordonnées d'un responsable n'est-elle affichée à un endroit visible du chantier et accessible aux habitants ? J'ai déposé cette

question il y a plus d'un mois, et je peux vous dire qu'aujourd'hui, la situation du chantier est identique. Des habitants me l'ont encore confirmé ce matin.

*(Remarques de M. Smet et de Mme Delforge)*

La dimension réglementaire pour laisser le passage aux différents usagers en cas de travaux est de quatre mètres. Or, cette largeur n'est pas respectée, puisqu'à plusieurs endroits, elle n'est que de 3,5m. La réglementation a-t-elle été respectée ?

Un comptage des cyclistes empruntant l'avenue Franklin Roosevelt a-t-il été effectué avant les travaux ? Si c'est le cas, à quelle période et avec quels résultats ? L'emplacement de la nouvelle piste cyclable à proximité de la bande réservée au parking tient-elle suffisamment compte des risques d'ouverture des portières par les passagers ? Pour mémoire, l'ouverture des portières est la première source d'accidents impliquant des cyclistes.

L'implantation des nouveaux feux de circulation prévus dans le plan a-t-elle anticipé les problèmes qui sont survenus sur d'autres artères de pénétration ? Je pense à l'avenue d'Auderghem, qui a connu, en 2016, une implantation de nouveau feux de circulation avec des résultats d'abord fortement chaotiques, ensuite mieux régulés à la suite d'un meilleur phasage des nouveaux feux.

Des contacts ont-ils été pris avec Bruxelles Environnement à propos de la gestion des tilleuls avant et après le chantier ? Avant de couper les racines d'un tilleul, il faut, en effet, étêter la cime de l'arbre. J'ai constaté que cela n'a pas été le cas.

Le médiateur, de par son statut, ne devrait-il pas être une personne indépendante de l'entreprise en charge des travaux ? Je fais référence ici aux contacts que les habitants ont eus avec le médiateur, qui est quelqu'un de l'entreprise.

La Région se considère-t-elle comme impétrant au même titre que Vivaqua, Sibelga et les autres intervenants en voirie ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une information générale a été distribuée le 18 juillet par toutes-boîtes à l'ensemble des riverains de l'axe et des rues adjacentes : nature des travaux, descriptif succinct du projet, calendrier et durée du chantier, perturbations prévisibles, coordonnées du maître d'ouvrage pour toute question générale, coordonnées de l'ombudsman pour toute question ou demande spécifique, et invitation à être tenu au courant par courriel des informations relatives au chantier. Cette information sera complétée par deux cubes d'affichage qui sont commandés. Ils devaient être placés au début du mois octobre.

La valeur de quatre mètres pour la largeur des voies de circulation est une largeur recommandée par le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), mais ne constitue pas une valeur réglementaire. Si la voie est d'une largeur très légèrement inférieure à la valeur de quatre mètres, il convient de préciser qu'au bénéfice de la largeur effective de la voie de circulation, le débordement des encombrants pieds de soutien des barrières a été placé à l'intérieur de la zone de chantier.

Il faut surtout constater que la largeur de la voie publique convient parfaitement à la fonction qui lui est donnée et ne pose aucun problème, même pour le passage de convois spéciaux. Au contraire, une largeur supérieure produirait l'effet négatif d'inciter les automobilistes à pratiquer des vitesses excessives, alors que la limitation est fixée à 20km/h pour des raisons évidentes de sécurité.

Il n'y a pas eu de comptage des cyclistes avant les travaux. L'aménagement de la piste cyclable intègre une distance de sécurité par rapport à l'ouverture de portières.

L'ensemble du complexe de feux et du système de gestion sera modernisé afin de garantir beaucoup plus de souplesse dans la modulation des grilles de feux et une meilleure coordination entre eux, via une onde verte. Les nouveaux feux seront donc intégrés et coordonnés à l'ensemble.

[151]

Bruxelles Mobilité dispose des services et de l'expertise nécessaires pour garantir la préservation des arbres d'alignement, dont elle assure la gestion. Il convient, à cet égard, de préciser que la protection des arbres constitue une contrainte de base imposée à l'entrepreneur et explicitement reprise au premier point du cahier spécial des charges des travaux.

L'ombudsman a pour mission de première ligne de recevoir les plaintes et demandes spécifiques des riverains, et de rechercher des solutions qui, bien souvent, impliquent directement l'entrepreneur. Pour

certaines demandes qui sortent du cadre prévu de la mission confiée à l'entrepreneur, l'ombudsman en réfère au maître d'ouvrage.

La médiation proprement dite, en cas de conflit, reste en premier recours une prérogative de Bruxelles Mobilité. Cette dernière est considérée comme un impétrant institutionnel au sens de l'ordonnance relative aux chantiers.

[153]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- De fait, un dépliant a été déposé il y a quelques jours. Il y a simplement eu une erreur dans la date de début des travaux. L'entreprise s'en est rendu compte, parce qu'elle a elle-même pris contact par téléphone avec certains habitants qui ne pouvaient plus sortir de leur garage et qui n'avaient pas pu sortir leur voiture à temps. Il y a eu de la part de l'entreprise une récupération à la dernière minute. Heureusement !

Ensuite, concernant les panneaux réglementaires, vous parlez de cubes. De fait, certains viennent d'être installés, mais ils ne reprennent pas toutes les informations réglementaires, comme celles relatives aux coordonnées du ministère ou du maître d'ouvrage.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela figure sur le site internet.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Moi, je parle de la réglementation qui impose un affichage, avec une série de coordonnées. Il y a actuellement des cubes reprenant des informations sur la piste cyclable. L'information est donc lacunaire.

Concernant la largeur, vous dites que 3,5m suffisent. Je ne veux pas polémiquer à ce sujet, mais la réglementation prévoit 4m. Si vous me dites que 3,5m suffisent, il faut adapter la réglementation !

Concernant le passage pour piétons, je l'ai vu. Je peux vous dire qu'il s'agit d'un passage à risque.

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est de la responsabilité des entrepreneurs. Nous allons en discuter avec eux.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Fort bien mais alors, pourquoi Bruxelles Mobilité ne répond-elle pas aux avis que le comité de quartier lui envoie ? L'entrepreneur répond au comité de quartier, mais quand ce dernier s'adresse par mail à Bruxelles Mobilité, il n'obtient pas de réponse.

Je précise que ce n'est pas un problème ad hominem. Il s'agit d'un comité de quartier, et non d'une seule personne.

*- L'incident est clos.*

[167]

#### **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 "le nouveau permis d'urbanisme pour l'avenue du Port".**

#### **QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,**

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

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- L'avenue du Port, artère prestigieuse, dans une zone qui reste un berceau fertile d'activités industrielles et logistiques, connaît une nouvelle page de son histoire déjà bien chargée avec l'introduction, par la Ville de Bruxelles, d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme. Est-ce la dernière des multiples péripéties qui ont retardé de plusieurs années un aménagement bien nécessaire de la chaussée ?

On a connu des décisions fragmentaires, comme la réalisation d'une piste cyclable provisoire permettant aux cyclistes d'échapper aux affres d'une chaussée en piteux état. Il a aussi été question de remplacer les platanes de l'avenue, qui se seraient trouvés dans un état nécessitant de les abattre. Les platanes sont toujours en place et il serait maintenant question de les remplacer par des ormes, pour des raisons qui restent non précisées.

Il faut aussi ajouter que les pavés ont attiré l'attention de nombre de défenseurs, désireux de conserver à l'artère un caractère prestigieux qu'est loin de lui conférer l'asphalte.

On n'oubliera pas non plus la décision de la ministre au cours de la législature 2009-2014 d'entamer des travaux d'aménagement, puis de mettre un terme sans délai à ce chantier à la suite des doléances provenant de nombreuses sources. Une telle décision implique un certain coût, pour qu'au final, rien ne se passe !

Alors que des propositions d'aménagement de l'avenue du Port ont circulé fin 2016, la réalisation du chantier a été critiquée par de nombreux interlocuteurs.

La Communauté portuaire bruxelloise avait remis, en son temps, une étude très détaillée montrant les dangers que représentait le placement de deux bandes pour vélos du côté des entreprises portuaires, où ont lieu de multiples mouvements d'entrée et de sortie des véhicules s'approvisionnant ou livrant aux dites entreprises. Quel est le sort réservé à ces remarques de la Communauté portuaire bruxelloise ?

L'on ne comprend pas bien la décision d'introduire un nouveau permis d'urbanisme sans connaître les points qui auraient été amendés pour justifier l'introduction d'une nouvelle demande de permis. En effet, si notre lecture est correcte, le nombre de bandes de circulation resterait limité à deux entre la place Saintelette et la rue Picard, le stationnement serait limité à 82 emplacements sur l'axe de l'avenue du Port, et aucune bande ne serait réservée aux bus, alors que le nouveau plan bus prévoit un renforcement de la desserte à l'avenue du Port.

La nouvelle demande de permis d'urbanisme contient-elle des différences par rapport à la version introduite précédemment ? Le nombre de 82 emplacements de parking prévus représente-t-il une diminution par



rapport à la demande précédente ? Dans l'affirmative, où des compensations pour le stationnement des véhicules lourds seront-elles prévues ?

La piste cyclable bidirectionnelle serait maintenue du côté du canal, alors que la Communauté portuaire bruxelloise et les entreprises n'ont eu de cesse d'attirer l'attention sur les dangers de ce projet. Qu'en est-il exactement ?

La limitation à deux bandes de circulation entre la place Saintelette et la rue Picard n'est-elle pas de nature à créer des encombrements supplémentaires dans une zone où le trafic reste intense ?

[173]

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge pour sa question orale jointe.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Vous avez présenté les plans définitifs du réaménagement de l'avenue du Port. C'est avec stupéfaction que j'ai constaté que la bande de bus initialement prévue a été abandonnée.

Renseignements pris, il ne s'agit en aucun cas d'une demande des communes concernées. Ce choix est donc complètement incohérent au regard du discours favorable à une diminution du trafic automobile et à une amélioration des transports publics que vous tenez. Il est d'autant plus problématique que le site de Tour & Taxis, qui souffre d'un problème d'accessibilité en transports en commun, ne bénéficiera pas d'une desserte en tram, contrairement à ce qui avait été annoncé à une certaine époque.

Par ailleurs, vous annoncez fièrement vouloir en finir avec l'impression d'autoroute urbaine créée par l'avenue. Outre le refus d'une priorité au transport en commun, les pavés de l'avenue, qui ont un intérêt patrimonial, mais participent également à la dissociation d'une voie rapide, seront cependant entièrement enlevés.

Pourtant, si l'on peut comprendre qu'il ne s'agit pas du revêtement idéal pour les cyclistes, on ne voit pas en quoi ils sont incompatibles avec les voies de circulation automobile, alors qu'ils peuvent, au contraire, contribuer à modérer la vitesse du trafic. Comment justifiez-vous cette décision, qui va à l'encontre de tous les objectifs environnementaux et de mobilité annoncés ?

[175]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La commission de concertation de la Ville de Bruxelles s'est réunie le 22 décembre 2016 pour étudier les demandes relatives à l'avenue du Port, à une époque où j'étais excusé pour raisons médicales. Le gouvernement a, dès lors, travaillé sur une nouvelle demande de permis qui garantit un équilibre entre le projet et l'ensemble de ces demandes. Il en a confirmé les nouveaux principes le 13 juillet 2017. Voici les différences principales entre la nouvelle demande de permis et celle de 2016 :

- suppression temporaire des bandes de bus sur l'avenue du Port ;
  
- ajout d'une bande de stockage au carrefour de l'avenue du Port à hauteur de la place Saintelette ;
  
- ajout de places de stationnement entre les arbres du côté opposé au canal. En conséquence, l'écartement entre les arbres des nouveaux alignements est de 12m au lieu de 8m, et le nombre de nouveaux arbres plantés est légèrement réduit ;
  
- aménagement de zones de protection séparant les zones de stationnement des pistes cyclables. En conséquence, de l'espace a dû être récupéré ailleurs dans le profil, et la largeur des pistes cyclables a été légèrement réduite ;
  
- meilleure adaptation du carrefour entre l'avenue du Port et la rue Picard, en prévision de l'installation de la passerelle Picard ;
  
- meilleure adaptation du carrefour entre l'avenue du Port et la nouvelle voirie est-ouest des sites de Tour & Taxis et du terrain adjacent au centre TIR (TACT).

Les 82 emplacements de parking représentent une augmentation par rapport à la demande précédente, qui n'en comportait qu'une vingtaine. Toutefois, ils ne gênent pas le projet global.

La piste bidirectionnelle est maintenue du côté du canal. En effet, il s'agit d'un itinéraire majeur pour la Région bruxelloise, car il est à peu près plat et traverse toute la Région sur 15km. Il est essentiel d'en maintenir la continuité dans l'avenue du Port et la rue Claessens.

La situation projetée est moins dangereuse que la situation actuelle. En effet, dans la zone industrielle, les cyclistes sont actuellement confrontés aux entrées et sorties des charrois lourds liés aux entreprises du site portuaire. Ils se trouvent dans l'angle mort des véhicules entrants, et sont peu visibles pour les véhicules sortants qui débouchent directement sur l'espace cycliste. Le projet éloigne d'environ 5m les cyclistes des sorties de véhicules, ce qui réduit le risque.

[177]

Cependant, les sorties et entrées de véhicules restent dangereuses, particulièrement avec une piste cyclable bidirectionnelle. C'est la raison pour laquelle les zones de danger seront mises en évidence par la couleur rouge du revêtement et la surimpression de logos représentant des vélos. Un système d'alerte non visuel (marquage de bandes épaisses au sol, bandes vibrantes) complétera ce dispositif si nécessaire. Nous envisageons aussi de recourir à des alertes de lumières, à l'instar de ce qui a été fait à la Porte de Flandre.

La limitation de la section entre la place Saintelette et la rue Picard à deux bandes, avec bandes de présélection, vise à transformer ce tronçon de la voirie en une voirie plus urbaine. Dans cette zone, un parc sera aménagé, et des logements et des locaux dédiés à l'horeca seront construits, ce qui fera augmenter fortement le nombre de déplacements de piétons et de cyclistes.

La section est actuellement surdimensionnée. Les comptages montrent qu'il y a 631 voitures par heure par sens, ce qui est inférieur à la capacité d'une seule bande (800 à 1.000). De plus, aménager deux fois deux bandes de circulation sur ce tronçon serait pénalisant pour la fluidité du trafic, parce qu'il faudrait alors ajouter des feux pour sécuriser les traversées au niveau des rues de l'Intendant, Ulens et Van Meyel.

La demande de supprimer une bande bus a été émise au sein de la Commission de concertation réunie pour examiner la demande de permis de 2016, entre autres par la Ville de Bruxelles. Pour répondre à cette demande, et vu le volume des bus qui passent dans l'avenue actuellement, nous avons temporairement supprimé les bandes de bus dans la demande de permis. Le projet sera donc exécuté sans bandes de bus.

Une fois que le quartier sera plus densifié, que le nouveau plan bus sera mis en œuvre et que les bus ne pourront plus circuler dans le trafic, des bandes de bus partielles - comme dans la demande de permis de 2016 - pourraient être réaménagées assez facilement avec de la peinture.

Nous avons déjà maintes fois discuté des pavés. Aucun élément neuf n'est intervenu à ce propos, et leur suppression est donc toujours souhaitée.

[179]

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai entendu ce que le ministre a bien voulu nous dire. Il a parlé de la passerelle Picard qui n'aurait pas d'influence sur le trafic dans l'avenue du Port. Or, d'après les échos que nous en avons, la piste bidirectionnelle est considérée comme un danger par les entreprises du port de Bruxelles. Notre inquiétude n'est pas levée, en dépit de votre affirmation qu'il existera un espace suffisant permettant de voir les véhicules qui entrent et sortent.

[181]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Franchement, le coup de la bande de bus temporairement supprimée jusqu'à ce que le quartier soit densifié, je n'y crois pas !

Vous dites que cela figure dans la décision, mais dans l'intervalle, le projet sera achevé. Et quand on voit le temps qu'il faut pour changer quoi que ce soit dans cette Région, je me dis que c'est surtout une manière de ne rien faire. J'ai de sérieux doutes sur le projet, d'autant que l'on a abandonné le tram, qui était pourtant une évidence à cet endroit.

Vous dites le quartier doit être densifié, mais il y a déjà des animations et des pôles d'attraction dans ce quartier, qui sont fort peu accessibles. Entre la station de métro la plus proche et les endroits où les gens se rendent en masse, il y a en effet une petite trotte ! Et le soir, à certaines heures, ce n'est pas particulièrement agréable, surtout lorsqu'on est seul.

Avoir éliminé le tram, ce n'était déjà pas fameux, mais supprimer la bande de bus en prime délivre un message clair, une fois de plus : "Tant que vous n'allez pas dans le Pentagone, où vous serez pris en charge par une navette électrique, déplacez-vous en voiture, cela ira beaucoup mieux".

- *Les incidents sont clos.*

[185]

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

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

**concernant "l'évaluation du plan Iris 2 par le fonctionnaire de référence".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

[189]

#### **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 "le Plan bus en général et la polémique autour du nouveau tracé du bus 20, en particulier".**

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- M. le ministre, il ne vous aura pas échappé, à travers leurs courriers et divers articles de presse, que de nombreux habitants de Berchem-Sainte-Agathe sont opposés à la modification de l'itinéraire du bus 20. C'est le cas de ceux qui utilisent les arrêts concernés par une future suppression, ainsi que de ceux qui se trouvent sur ce qui constituerait le nouveau parcours.

La STIB justifie ces modifications par le fait que la ligne de bus 20 ferait double emploi avec celle du tram 19. C'est une façon de voir les choses, puisque les modifications auraient également pour conséquence de supprimer un point de connexion entre ces deux lignes. Autrement dit, il semble que la proposition ne provoque que du mécontentement.

Au-delà de la question du bien-fondé des modifications proposées et de la pertinence des arguments, il semble que le principal et premier reproche des habitants réside dans le manque de concertation. Il est difficile de leur donner tort, puisque la STIB répond que cette concertation a été suffisante dans le cadre de la consultation organisée pour le plan bus.

Certes, les communes ont eu à remettre un avis et les citoyens ont pu faire part de leurs remarques. Malheureusement, il semble clair que la plupart des gens ignorent tout simplement l'existence de ce plan, et encore plus ses conséquences concrètes sur leurs déplacements quotidiens. Une petite enquête du comité de quartier berchemois qui s'est mobilisé autour de la ligne 20 le met d'ailleurs bien en évidence.

Il y a donc fort à parier que la plupart des usagers découvriront que leur bus voit son parcours modifié le jour de la mise en œuvre du changement. Cela vaut pour n'importe quelle ligne modifiée par le plan bus. Je vous mets au défi d'aller interroger les usagers pour savoir s'ils sont au courant des projets relatifs à leur ligne.

Combien de personnes ont-elles, en dehors des acteurs institutionnels, remis des remarques ? Pourquoi la STIB, maîtrisant les moyens de communication dans ses véhicules, n'a-t-elle délivré aucune information à des voyageurs des lignes concernées pour leur expliquer les modifications envisagées sur la ligne empruntée, afin qu'ils puissent recevoir une information accessible et compréhensible sans devoir se montrer particulièrement proactifs ?

[193]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.** - Le projet de plan bus, approuvé en première lecture à la Région, a été soumis à consultation publique durant deux mois, de la fin de l'année 2015 au début de l'année 2016. Durant cette période, les communes, mais également les citoyens et les comités de quartier, ont eu la possibilité de réagir. Une synthèse des commentaires a été réalisée et transmise à mon cabinet, afin de préparer au mieux la procédure d'approbation définitive du plan directeur bus en deuxième lecture dans les prochains mois. Avant de mettre ce plan en œuvre, nous devons attendre l'arrivée des nouveaux bus.

L'information relative à la consultation publique a été communiquée par le biais d'une distribution de brochures dans les dix-neuf communes et dans les points de vente de la STIB, de messages sur les écrans plasma des échoppes Kiosk et Bootik, et de lettres d'information de la STIB, sur le site internet dédié, avec un simulateur permettant de comparer l'actuel réseau et le futur plan bus. Des communiqués de presse, des messages sur les réseaux sociaux, des encarts dans les journaux et sites web communaux ont également été utilisés.

Enfin, la visite d'un Bus Info dans les communes, avec des experts pour répondre aux questions du public, a été organisée entre le 2 décembre 2015 et le 29 janvier 2016. Ce bus a profité de 24 marchés hebdomadaires ou autres lieux d'affluence pour toucher un maximum de personnes. La permanence du Bus Info sur la place Dr Schweitzer a accueilli une petite centaine de visiteurs.

Par ailleurs, la STIB a comptabilisé 25 réactions sur le site internet du plan directeur bus, concernant l'ensemble du territoire de Berchem-Sainte-Agathe.

La STIB a utilisé les médias dont elle dispose dans ses véhicules et aux arrêts pour communiquer sur le plan bus via des arrondis de plafond et les afficheurs de temps d'attente. Par contre, les écrans TFT (thin-film transistor) et annonces audio n'étaient pas appropriés pour communiquer sur ce thème, vu le peu d'espace disponible.

De plus, vu le nombre de modifications proposées, la STIB a opté pour une communication par quadrant plutôt que par ligne, ce qui permet, dans un même quartier, de se rendre compte de toutes les modifications prévues. En effet, le voyageur qui prend le bus 20 sera sans doute intéressé aussi par les changements sur d'autres lignes à proximité.

La proposition de nouvel itinéraire pour la ligne 20, via l'avenue de la Basilique, résulte des constats et propositions du plan communal de mobilité de la commune de Berchem-Sainte-Agathe. J'ai rencontré les représentants du comité de quartier. Nous disposons désormais de tous les éléments utiles pour progresser. Ils seront analysés et le gouvernement prendra une décision dans les prochains mois.

[195]

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Manifestement, ce n'est pas le dialogue qui semble primer en ce qui concerne le tracé du bus 20. Cette manière de répondre aux habitants est très regrettable pour l'image de la STIB.

J'ai cru comprendre aussi que certaines autorités communales n'étaient pas entièrement satisfaites par la traduction qui avait été faite - et je ne juge même pas du fond - de leurs positions.

*(Remarques de M. Smet)*

De façon plus générale, je maintiens que les voyageurs qui montent dans un bus concerné par les modifications ne savent rien des projets relatifs à leur ligne. Tous les jours, j'emprunte un bus qui est concerné et je peux vous assurer que si je ne siégeais pas dans cette commission, je serais bien en peine de savoir ce qu'il se passe.

D'autre part, je me souviens que la STIB, à une époque où vous n'étiez plus là, avait mis en place un dispositif pour des réunions d'information avec des petits cartons suspendus aux mains courantes. Vous dites montrer les modifications par quadrant, mais ce n'est pas facile, honnêtement. Pour quelqu'un qui n'est pas un peu rompu à la lecture des plans et qui s'y perd un peu, c'est loin d'être évident.

Quant aux échoppes Bootik et Kiosk, la plupart des usagers les fréquentent rarement. En général, on a sa carte Mobib pour cinq ans et on la recharge à l'automate.

Sincèrement, on ne peut pas dire qu'il y ait eu une bonne communication et une bonne information.



Il est dommage de faire semblant que la participation citoyenne a été bonne et que les usagers sont bien informés, alors que je suis intimement convaincue que les seuls experts d'un réseau de transport en commun sont ceux qui les utilisent. Je me sentirais bien incapable de donner dans le détail des indications pour une partie de la Région que je ne fréquente pas au quotidien.

Je crois que nous sommes vraiment passés à côté d'une opportunité. Volontairement ou pas ? Je n'ai pas la réponse, mais je crains que les usagers ne déchantent en découvrant tout à coup que des modifications ont été apportées à leur quotidien. En prime, on leur répondra qu'ils ont eu l'occasion de faire valoir leurs remarques alors que, de facto, cela n'aura pas été le cas.

- *L'incident est clos.*

[201]

#### **QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE**

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

**concernant "le programme de rénovation des stations de métro et les retards pris à rénover la station Montgomery en particulier".**

[203]

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- La qualité des aménagements et l'offre de services diversifiée au cœur des stations font partie intégrante de l'attractivité des transports en commun, à Bruxelles comme partout ailleurs dans le monde.

L'accord de gouvernement prévoit explicitement que, pour améliorer la qualité du service, le gouvernement adoptera un plan stratégique de rénovation des stations dès 2014, avec une priorité pour les stations les plus fréquentées, dont Montgomery, Bockstael et Bourse.

La station Bockstael doit être achevée. La rénovation de la station Bourse est entamée. La STIB a lancé, semble-t-il, des études sur la rénovation des stations Albert, Parc, Gare centrale, Clemenceau, Alma, Simonis et Veeweyde. Mes questions portent donc naturellement sur le calendrier de rénovation de la station Montgomery, qui a, elle aussi, un besoin urgentissime d'être rénovée.

Je rappelle que la station de Montgomery est l'une des plus importantes de la Région, tant par les lignes qui la desservent directement et indirectement que par sa superficie, la longueur de ses couloirs et le nombre de ses sorties vers la surface. Pour mémoire, la station Montgomery est traversée par la ligne de métro 1 ainsi que par les trams des lignes à grande capacité 7 et 25, et abrite le terminus des lignes de trams 39 et 44. Par ailleurs, la station sert également de point de convergence pour les usagers de nombreuses lignes de surface, puisque s'y arrêtent la ligne de tram 81 et les lignes de bus 22, 27, 61 et 80.

Qu'advient-il du caractère prioritaire de la rénovation de la station Montgomery, considérée comme une priorité dans l'accord de gouvernement ? Le cas échéant, en quoi la rénovation de certaines stations apparaîtrait-elle comme plus prioritaire que celle d'autres stations du réseau ? Quel est l'échéancier précis de la rénovation des stations d'ici la fin de la législature ? Où les demandes et les délivrances de permis en sont-elles ?

L'intervention de Beliris a été sollicitée pour les stations De Brouckère et Gare centrale. Où les négociations et le calendrier de financement de ces travaux de rénovation d'autres stations de métro à Bruxelles par Beliris en sont-ils ?

J'aimerais savoir si les études que Bruxelles Mobilité a réalisées sur l'état actuel du tunnel Montgomery peuvent interférer dans une modification du calendrier et du programme de rénovation de la station.

Enfin, la question de l'entrée en station des trams 39 et 44 doit trouver une solution rapide, indépendante du calendrier de rénovation globale de la station Montgomery. Dans quels délais la trémie d'accès via l'avenue de Tervueren sera-t-elle enfin modifiée pour permettre une desserte continue via cette dernière, et non plus via la très étroite rue G. et J. Martin ?

À titre accessoire, j'aimerais enfin connaître les mesures conservatoires qui ont été prises par votre administration pour protéger la remarquable œuvre d'art de Folon à la station Montgomery.

[205]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le projet de rénovation de la station Montgomery est toujours une priorité, mais il prend plus de temps que prévu. Il est à l'étude depuis 2006, époque où je l'ai moi-même lancé. Un permis d'urbanisme a été introduit et a reçu un avis défavorable de la commune de Woluwe-Saint-Pierre en 2012.

Ces dernières années, plusieurs variantes et études de faisabilité ont été examinées pour répondre aux différentes remarques et résoudre notamment le problème du passage du tram rue du Duc. Sur cette base, un nouveau plan directeur a été émis. Celui-ci a été présenté le 6 mars 2017 à la commune, en présence de M. De Keyser, votre échevin.

Malheureusement, l'introduction de la trémie du tram entraîne une modification substantielle du projet et nécessite une nouvelle attribution de marché pour les études. Le calendrier actuel prévoit une demande de permis d'urbanisme dans le courant de 2019. Elle sera liée à une étude d'incidences concernant la nouvelle trémie du tram. Le délai de cette instruction est évalué à deux ans. Ce long délai sera mis à profit pour intégrer les modifications éventuelles qui découleraient des études de Bruxelles Mobilité sur l'état du tunnel Montgomery.

L'œuvre de Folon a été détériorée à la suite d'infiltrations dans la dalle située au-dessus de la fresque. Une restauration a été réalisée fin 2015 pour un montant d'environ 52.000 euros, mais, malgré de nombreuses injections pour traiter ces infiltrations, il apparaît que le problème persiste. Après investigations, il s'avère que l'eau provient de la fontaine Montgomery ou des édicules de la fontaine situés en surface.

La Direction gestion et entretien des voiries, gestionnaire principal de la fontaine, prévoit d'entamer les travaux d'entretien de la fontaine dans le courant du mois de novembre 2017. Une inspection de la fontaine et des locaux techniques sera réalisée conjointement, afin de repérer au mieux les zones d'infiltrations d'eau.

Dès que ce problème sera résolu, une nouvelle restauration de la fresque sera effectuée. Entre-temps, un nettoyage superficiel de la fresque est prévu tous les deux à trois mois, afin d'éviter l'accumulation du calcaire sur cette dernière.

[207]

En ce qui concerne les lignes de tram 39 et 44, il est clair que leur sort est lié aux travaux de rénovation de la station, en particulier la réalisation de la nouvelle trémie sur l'avenue de Tervueren et le réaménagement du terminus à l'intérieur de la station. Concrètement, ces travaux de transformation devront être effectués avant la fin de vie des derniers trams de type PCC exploités actuellement sur ces lignes, soit à l'horizon 2024. En effet, l'infrastructure actuelle n'est pas compatible avec les nouveaux trams.

Il est clair que, dès l'obtention du permis d'urbanisme dans les délais précités, la réalisation de ces travaux sera prioritaire. Cela mettra définitivement fin au passage de trams dans les rues G. et J. Martin et du Duc.

Beliris ne finance pas ces projets. S'agissant de la station De Brouckère, il ne finance que les voiries. La réparation et l'étanchéité de la station sont à charge de la Région, même si la mise en œuvre des travaux d'étanchéité de la toiture est exécutée par Beliris, aux frais de la Région.

[209]

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Merci pour les mesures qui ont été prises pour préserver la fresque.

Pour le reste, vous conviendrez avec moi que c'est assez décourageant. De 2006 à 2024, ou même entre 2019 et 2024, c'est difficilement explicable ! Tout le monde sait pourtant que la station Montgomery a besoin d'être réhabilitée et rénovée, et que c'est un important nœud de communication où de nombreuses lignes se rejoignent.

**M. Pascal Smet, ministre.**- J'ai dit 2024 au plus tard.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Ce sera entre 2019 et 2024, si j'ai bien compris...

**M. Pascal Smet, ministre.**- En effet, mais on vise plutôt 2020.

- *L'incident est clos.*

[219]

## **QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE**

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

**concernant "la propreté des sites propres et des arrêts de bus et de tram de la STIB".**

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Je souhaiterais vous interroger sur l'entretien des sites propres de la STIB, qu'ils soient bitumés, pavés, gazonnés, laissés en friche ou garnis de pelouses synthétiques. Par la même occasion, je vous interrogerai sur l'entretien des arrêts de tram et de bus.

Je vous avais déjà adressé une question orale en janvier dernier sur cette thématique, à mes yeux importante. En effet, l'aspect de ces sites propres et arrêts, pourvus ou non d'attributs, a des conséquences non négligeables sur la manière dont les riverains, mais aussi ceux qui empruntent la voirie, perçoivent leur environnement, ainsi que sur la qualité de vie générale qui en découle.

À travers votre réponse, j'avais pu constater la multiplicité des acteurs en charge de cet entretien : la STIB, Bruxelles-Propreté, Bruxelles Mobilité et les communes. En outre, vous nous aviez également fait part de désaccords entre certains de ceux-ci, par exemple entre la STIB et Bruxelles-Propreté.

Face à ce constat, vous aviez indiqué que deux initiatives étaient en cours de réalisation pour simplifier la situation et améliorer la gestion de la propreté. D'une part, il s'agit de la signature d'un accord de protocole, dans les semaines qui suivaient votre réponse, entre Bruxelles-Propreté et la STIB, afin de clarifier le rôle de chacun en la matière. D'autre part, il s'agit de l'extension du système Fix My Street à la propreté publique, en

permettant aux citoyens de signaler des problèmes qui devront être répercutés immédiatement dans le système informatique et transmis aux gestionnaires adéquats.

Pouvez-vous m'indiquer l'état d'avancement de ces deux initiatives ? Par ailleurs, vous annoncez également l'intégration d'un volet consacré à ce thème dans le futur contrat de gestion de la STIB. Est-ce que ce point est toujours à l'ordre du jour dans le cadre des discussions actuelles concernant le futur contrat de gestion ?

Même si ce protocole a été signé, ce que j'ignore, sur le terrain, malheureusement, la situation ne s'améliore pas encore, ce que prouve l'état de propreté des arrêts et des sites propres. Cet aspect ô combien important influence l'image de Bruxelles. Je veux bien vous accompagner sur place un jour. Vous verrez qu'à certains endroits, c'est vraiment insalubre !

[223]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Tout le monde est autour de la table. Une nouvelle convention existe. Elle n'a pas encore été formellement signée, mais est déjà d'application. Nous signalerons à Bruxelles-Propreté que des problèmes persistent.

L'application Fix My Street a été étendue, et une catégorie a été ajoutée pour les déchets et la propreté publique. Relèvent de cette catégorie les sacs-poubelles, les matériaux abandonnés et les dépôts clandestins. Ces catégories ont été définies en collaboration avec Bruxelles-Propreté. Nous améliorerons l'application au fur et à mesure. Des avancées s'opèrent déjà.

[225]

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

**M. Benoît Cerexhe (cdH).**- Manifestement, ces avancées se font sur papier ! Les équipes s'occupent-elles aussi du désherbage puisqu'on ne peut plus utiliser de pesticides ?

*(Remarques de M. Smet)*

Cela rend les choses plus compliquées. On constate qu'à certains endroits, cela pousse dans tous les sens.

*- L'incident est clos.*

[229]

#### **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 "l'implication de la STIB et de Bruxelles Mobilité dans le déploiement des politiques urbanistiques anderlechtoises".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La ville a changé au cours des dernières années et un certain nombre de quartiers de Bruxelles sont encore appelés à une profonde mutation. Cette évolution de la ville, il nous faut bien entendu l'accompagner, notamment par des politiques urbanistiques ambitieuses, mais aussi, souvent, l'accompagner.

Il nous faut en effet l'anticiper par le développement de services à la collectivité le plus en amont possible de ces mutations urbaines, pour offrir au plus vite un cadre et un confort de vie optimaux à nos citoyens et aux acteurs économiques qui investissent dans notre Région.

À cet égard, lorsqu'un quartier est appelé à se développer, la programmation d'investissements dans les écoles et les espaces publics, mais aussi dans l'offre de transports publics, est un enjeu majeur. La STIB a donc un rôle essentiel à jouer dans la réussite des transformations urbaines.

Vous le savez, le développement urbain dans le sud de la Région bruxelloise m'intéresse tout particulièrement. Un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) est aujourd'hui finalisé pour la zone de Biestebroeck qui est appelée à accueillir plus de 10.000 habitants dans les dix prochaines années. La confection de cet outil urbanistique commandé par les autorités communales anderlechtoises fut l'occasion de rassembler de nombreuses instances régionales comme le Bureau bruxellois de la planification (BBP), Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP), Bruxelles Mobilité, citydev.brussels ou Bruxelles Environnement. Tous, de concert avec leurs collègues communaux et à l'écoute des investisseurs publics et privés, ont envisagé l'avenir de ce quartier de près de 50 hectares.

Dans le cadre d'une étude de faisabilité pour la zone d'industries urbaines voisine de Biestebroeck, de plus de 110 hectares, quasiment les mêmes instances se sont impliquées dans la définition de l'avenir de ce poumon économique pour le sud de Bruxelles. Dans toutes les conclusions des travaux de ces experts, il est apparu urgent que la STIB vienne davantage s'impliquer dans l'anticipation des mutations de ces quartiers en prévoyant, dès à présent, un renforcement notable de l'offre de transports publics.

Plus concrètement, la tramification du boulevard Industriel entre la gare de Bruxelles-Midi et les frontières régionales semble être une première décision stratégique à privilégier. Je souhaite entendre le gouvernement sur son positionnement au sujet de cette demande de terrain.

Par ailleurs, une nouvelle gestion des flux à hauteur du pont du canal (square Vandervelde) semble tout aussi fondamentale. Il s'agit là d'un carrefour multimodal qui pose des problèmes de mobilité depuis trop longtemps, sans la moindre intervention concrète de grande ampleur. Or, la mutation de ce quartier est en marche. Des permis d'urbanisme sont en cours d'examen et très bientôt, de nombreux habitants viendront s'établir aux abords de cet espace public actuellement délaissé et dangereux.

Évoquons aussi l'avenir de la chaussée de Mons, en particulier son tronçon entre l'avenue Van Kalken et ce même pont du canal. C'est là un lieu d'embouteillages quotidiens qui minent la vie des habitants. Quelles initiatives seront-elles prochainement prises pour remédier à ces difficultés ?

Il est donc urgent que vos services (Bruxelles Mobilité et la STIB) disposent des moyens suffisants pour anticiper, là aussi, l'évolution du quartier. Qu'en est-il concrètement ?



En l'état de mes constatations de terrain, je reste pour le moins circonspect quant à la capacité de la STIB de devenir un réel acteur de l'évolution de ce quartier, et je le regrette. Nous avons pourtant besoin d'urgence d'éclaircissements, sachant que le développement de projets immobiliers est en cours.

Faut-il les envisager sur l'autel de la faible offre actuelle de transports en commun et, donc, prévoir sur leurs sols d'immenses surfaces de parking ? Ou les autorités qui délivrent les permis doivent-elles, au contraire, limiter l'offre de stationnement, sachant que le réseau de la STIB sera notablement et rapidement renforcé ?

Vous le constatez, vos réponses pourront significativement influencer la structure des projets immobiliers. Je suis dès lors très impatient d'entendre les réponses du gouvernement.

Par ailleurs, et au-delà de l'anticipation des évolutions urbaines, la STIB doit aussi veiller à intégrer au mieux ses activités de transport public dans la ville d'aujourd'hui, afin de limiter au mieux les nuisances pour les habitants. L'enjeu me paraît essentiel quand on sait combien il n'est pas, a priori, aisé de faire cohabiter la gestion et l'entretien du matériel utile au bon fonctionnement des réseaux de transport avec les besoins primaires de quiétude et de qualité urbaine qui s'expriment dans tous les quartiers de Bruxelles.

Je pense que pour l'heure, la STIB tarde à relever ce défi de l'intégration urbaine de ses installations. J'en veux pour preuve, par exemple, le dépôt Jacques Brel, aux frontières d'Anderlecht et de Molenbeek, qui n'évolue pas. Je souhaiterais en savoir davantage quant au calendrier précis des indispensables investissements qui permettront aux riverains de ne plus subir la présence de ce dépôt et la laideur de ses abords.

Pour conclure, et puisque nous en sommes à évoquer le terrain anderlechtois, je rappelle à nouveau la demande forte d'une intervention des services régionaux tout au long de la chaussée de Ninove, depuis le ring jusqu'à la gare de Bruxelles-Ouest. Ce tronçon est, depuis de longues années, dans un état général pour le moins inacceptable. Les habitants se plaignent parce qu'ils sont mis en danger par le simple fait de la traverser. Les commerçants désertent cette artère autrefois très dynamique. Il est, là aussi, urgent de réagir.

Enfin, nombreux sont celles et ceux qui demandent une tramification entre la gare de Bruxelles-Ouest et le Westland Shopping Center, en passant par la chaussée de Ninove, les boulevards Maria Groeninckx-De May et Sylvain Dupuis. Je souhaiterais dès lors entendre le gouvernement sur cette problématique.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les questions et demandes tournent principalement autour de la zone de Biestebroek, sur laquelle est finalisé un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) prévoyant d'accueillir 10.000 logements supplémentaires, ainsi qu'une zone de 110 hectares destinée aux entreprises. Ces questions et demandes doivent être mises en rapport avec le schéma directeur approuvé début 2016 par la Région.

La STIB est pleinement consciente des importants développements urbanistiques prévus dans le secteur du Quai de Biestebroek et aux alentours. Elle a participé aux comités d'accompagnement des études relatives aux projets de développement que vous citez.

C'est pourquoi, pour accompagner le développement de ce secteur, la STIB a récemment renforcé l'offre de transport sur la ligne 78, en créant une nouvelle desserte durant les heures creuses de la semaine, en soirée et pendant le week-end. Jusqu'en 2015, la ligne 78 n'était exploitée qu'aux heures de pointe du lundi au vendredi, et occasionnellement toutes les 45 minutes en heures creuses en semaine.

Le Plan directeur pour les bus prévoit, dès réception et mise en service des nouveaux autobus hybrides qui seront commandés d'ici peu, le doublement de l'offre de transport sur le boulevard Industriel, avec l'ajout d'une ligne supplémentaire,- la ligne 68 - qui offrira une liaison directe et inédite vers la station Ceria à Anderlecht, en plus du maintien de la liaison vers la gare de Bruxelles-Midi.

À plus long terme, la STIB prévoit d'augmenter les fréquences de passage et les capacités offertes sur ces deux lignes. Elle étudie également la possibilité de convertir cet axe en bus à haut niveau de service.

La question de la création d'un bus à haut niveau de service, éventuellement convertible en tram, sur le boulevard Industriel, reliant un nouveau Park and Ride à hauteur du ring et reliant la gare de Bruxelles-Midi est étudiée par la STIB. Cette étude prévoyait une refonte du profil du boulevard, avec une utilisation de la berme centrale pour le transport public, ce qui avait pour avantage de ne pas toucher aux deux bandes de circulation dans les deux sens de cette artère.

[235]

Nous allons entamer une étude de mobilité concernant la zone sud-ouest de Bruxelles. Le service mobilité de la commune d'Anderlecht fera bien entendu partie du comité d'accompagnement.

L'hypothèse d'une tramification entre la Gare de Bruxelles-Ouest et le Westland Shopping Center sera étudiée dans le cadre du futur Plan régional de mobilité.

La nouvelle gestion des flux sur le square Émile Vandervelde sera également reprise dans l'étude de mobilité qui sera menée par la Région pour la zone sud-ouest de Bruxelles. La commune fera donc partie du comité d'accompagnement.

Pour l'instant, nous étudions encore les possibilités concernant la mobilité sur la chaussée de Mons. Aucune décision n'a encore été prise.

Les moyens humains de Bruxelles Mobilité sont limités, mais un audit a eu lieu et une septantaine de personnes supplémentaires seront engagées. Un plan pluriannuel d'investissement a également été prévu par le gouvernement.

La STIB est soucieuse de l'intégration urbanistique de ses installations. Nous lui avons demandé de travailler en collaboration avec le maître-architecte. En ce qui concerne le dépôt Jacques Brel, elle respectera ses engagements. L'aménagement de la zone verte du côté rue de Birmingham sera réalisé, mais son exécution est tributaire du déménagement d'installations techniques. Les aménagements de la chaussée de Ninove sont actuellement à l'étude.

[237]

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- On nous parle de nombreuses études. Fort bien, mais en l'occurrence, les premiers habitants sont en train de s'installer dans cette zone appelée à prendre l'ampleur d'une petite ville. Le bus est là, mais l'offre de transports en commun est tout à fait insuffisante. À peu près partout en Europe, on travaille sur les modalités des transports en commun avant que les populations ne viennent s'établir. Malheureusement, ici, on est loin du compte !

On nous dit que la tramification est envisagée, que des études vont être effectuées et que l'on va se poser beaucoup de questions, mais le maillon faible de la réflexion par rapport à la zone de Biestebroek, et plus globalement à la zone du canal, c'est la STIB et Bruxelles Mobilité. Il faut renforcer les équipes et donner des

---

signaux clairs. On ne peut pas continuer à recevoir des réponses aussi floues par rapport à un développement de la ville qui va, à terme, attirer des milliers, voire des dizaines de milliers de personnes.

C'est un cas d'école. Il faut pouvoir le réussir. L'implication et les bonnes réponses en termes de mobilité sont l'un des éléments les plus fondamentaux de cette réussite. En effet, il faut éviter que les premiers habitants ne prennent l'habitude d'utiliser leur véhicule parce que l'offre de transports en commun ne sera pas à la hauteur. Les mauvaises pratiques, du moins celles qui sont pointées comme telles, s'introduiraient ainsi dès le départ. Donc, j'insiste : les études, c'est bien, mais par rapport à ces chantiers, le temps de l'action est venu.

Par ailleurs, vous parliez de la bonne intégration du dépôt Jacques Brel, à laquelle votre prédécesseur s'était engagé en 2014. Il y a toujours d'immondes cuves de sel en front de boulevard. C'est un manque de respect vis-à-vis de l'espace public et d'une commune qui fait les frais de nombreuses installations de la STIB, parfois lourdes. Il serait intéressant de tenir ses engagements. Nous sommes une commune importante pour la STIB et nous accueillons beaucoup de ses infrastructures. Je pense que nous méritons aussi une attention un peu plus particulière par rapport à des demandes légitimes, qui ne sont pas hors de prix.

[239]

- *L'incident est clos.*

[241]

## **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 "la multiplication des journées sans voiture".**

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- À la suite du succès une nouvelle fois rencontré par la Journée sans voiture lors de son édition 2017, vous aviez annoncé par voie de presse votre volonté de multiplier le concept, à ce stade encore annuel, à raison de plusieurs journées sans voiture par an. À cet égard et comme vous l'aviez répété à l'occasion de la séance plénière de rentrée, la jeune et nouvelle génération semblerait

séduite par l'utilisation du vélo plus que par celle de la voiture, que vous archivez déjà dans la catégorie des objets du passé.

Quitte à ce que vous me qualifiez d'esprit conservateur, je ne partage pas vos opinions. D'innombrables avancées techniques permettent aujourd'hui de ne pas recourir aux énergies fossiles pour le fonctionnement d'un moteur. La prouesse des moteurs électriques, me semble-t-il, est loin d'avoir montré toutes ses capacités d'exploitation et les modes de vie actuels ne permettent pas aux citoyens de se priver définitivement de l'utilisation de la voiture.

Le problème, à mon sens, réside davantage dans la gestion de l'espace réservé à la voiture dans une ville. Les jeunes sont effectivement séduits par le vélo, mais certainement pas pour les raisons que vous avancez. L'utilisation du vélo en ville reste dangereuse et n'est soumise à aucune législation sur le port du casque obligatoire. Bien que de nombreux chantiers aient été initiés pour l'installation de bandes cyclistes sur nos voiries, ces dernières restent cependant tristement insuffisantes pour une utilisation optimale et sécurisée du deux-roues à Bruxelles.

Si vous prétendez que la multiplication des journées sans voiture est la solution pour en finir avec la mobilité chaotique de Bruxelles, je vous rétorquerais que c'est la multiplication d'autres alternatives multimodales efficaces et en phase avec les besoins pluriels des utilisateurs qui doit être visée. La Journée sans voiture est un événement particulier qui perdrait immédiatement de son charme s'il était généralisé.

Les choses ayant été ainsi remises dans un contexte plus général, je souhaiterais que nous abordions le calendrier que vous avez prévu pour votre nouveau projet.

Vous avez annoncé que l'objectif idéal à atteindre, et si possible d'ici la fin de la législature, serait l'organisation d'une Journée sans voiture par mois, soit douze par année. Les services de la STIB étant traditionnellement gratuits pour les utilisateurs durant ces événements, est-il prévu que la STIB renouvelle cette gratuité pour chaque événement du genre ?

L'organisation d'une Journée sans voiture à Bruxelles a un coût certain pour les services de police, notamment au niveau des ressources humaines et des infrastructures déployées sur le terrain. Les enveloppes budgétaires de la Région permettent-elles de dupliquer l'initiative ?

Des discussions sont-elles déjà en cours avec les services de police, les comités de quartiers, etc. pour l'organisation prochaine de tels événements dans la capitale ?

Enfin, vous aviez annoncé que la réplique de la Journée sans voiture, avant sa généralisation complète, pourrait se focaliser sur certains quartiers, le quartier Schuman en l'occurrence. Comment est-il prévu de cibler la gratuité des transports publics à partir du moment où l'événement est concentré sur une aire spécifique ?

[245]

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je prépare actuellement une note au gouvernement. Le parlement aussi va se pencher sur la question, comme nous l'avions demandé il y a un an. Nous en débattons lorsque la note sera prête.

[247]

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Votre réponse est succincte. Je vous remercie.

*- L'incident est clos.*

[251]

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

## **concernant "le nouveau Plan lumière".**

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'avais introduit une interpellation, transformée depuis en question orale. Je pensais qu'au moment de poser ma question, nous disposerions du Plan lumière. Je constate toutefois avec étonnement que celui-ci a été livré à la presse, plans et photos à l'appui, alors que la députée que je suis n'est pas parvenue à l'obtenir, malgré mon courrier à Bruxelles Mobilité. J'espère que d'ici la prochaine question sur le sujet, nous pourrons en disposer.

Le 13 juillet dernier, le gouvernement a approuvé le nouveau Plan lumière, qui a notamment pour objectif d'harmoniser l'éclairage des voiries régionales. Le plan servira de référence aux différentes administrations impliquées dans le réaménagement de voiries ou d'espaces publics, en ce compris les parcs.

La presse nous apprend qu'il s'agira notamment d'appliquer des consignes relatives à la température de la lumière et de l'éclairage utilisé qui, aujourd'hui, diffère de rue en rue. Ainsi, dans les quartiers résidentiels, le plan prévoit une lumière plus chaude et plus douce, alors qu'un éclairage plus blanc serait utilisé sur les artères davantage fréquentées par les véhicules automobiles.

Outre les voiries, le plan prévoirait également de valoriser par l'éclairage le patrimoine bruxellois. Le gouvernement a conclu un contrat-cadre avec trois bureaux d'études, afin de définir l'éclairage qui conviendrait le mieux au patrimoine bruxellois.

Quel est le calendrier retenu dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau Plan lumière que vous avez présenté à la presse le 13 juillet dernier ? Quel est le budget retenu ? Quelle est la proportion des éclairages sur les voiries régionales fonctionnant à la technologie LED ? Le plan prévoit-il la généralisation de ce type d'éclairage ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous retenu de mettre en œuvre des solutions de gradation du flux lumineux (dimming) en télégestion ? Si oui, quelles sont les voiries concernées ? Quelle est la liste des bâtiments et sites dont les trois bureaux d'études ont la charge d'étudier l'éclairage le plus adéquat ? Pouvez-vous la joindre au rapport ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous ne m'avez pas demandé le Plan lumière.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je l'ai demandé à vos services.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il faut toujours passer par le ministre.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pourtant, c'est très officiellement que j'ai fait ma demande à Bruxelles Mobilité.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai aucun problème à vous transmettre ce plan et je ne comprends pas pourquoi l'administration ne vous l'a pas donné, puisqu'il est approuvé.

À ma connaissance nous n'avons pas vraiment communiqué à ce propos, donc je ne comprends pas votre remarque.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je peux vous montrer ce qui est paru dans la presse après le 13 juillet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vous propose de lire ma réponse et de vous donner le Plan lumière. Je ne vois aucune raison de ne pas le faire.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'ai reçu une réponse officielle de Bruxelles Mobilité, qui met tous les plans possibles et imaginables sur son site internet, mais qui affirme ne pas avoir reçu l'autorisation de transmettre le Plan lumière.



**M. Pascal Smet, ministre.-** On va vous le donner. Comme cela, vous aurez toutes les réponses. Il y a parfois de bizarreries et dans ce cas, il faut nous contacter.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Pourriez-vous me transmettre par écrit la réponse que vous aviez préparée ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Oui je vous la donne.

Un plan d'action et un plan de gestion sont nécessaires pour appliquer le nouveau Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale. En voici les grandes lignes.

Afin de faciliter l'utilisation du Plan lumière et l'application de ses recommandations, le document inclut désormais un chapitre "Mode d'emploi", qui permet d'accompagner les auteurs de projets dans la traduction des recommandations en des interventions concrètes en matière de lumière. Plus loin encore, des formations spécifiques pour les auteurs de projets sont envisageables.

Le Plan lumière inclut une quarantaine de fiches de projets qui résument ses recommandations pour des voiries ou des espaces publics dont le réaménagement est prévu à court ou moyen terme. Ces fiches techniques permettront aux auteurs de projets d'appliquer plus aisément le Plan lumière.

Des fiches plus générales ont également été intégrées dans le Plan lumière pour six zones prioritaires reprises dans la note d'orientation relative au Plan lumière de la Région de Bruxelles-Capitale.

La base de données relative à l'éclairage public de la Région de Bruxelles-Capitale devra être mise à jour et intégrée dans une plate-forme informatique en cours de développement au sein du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB). Son objectif est de faire l'inventaire de tout l'équipement des voiries régionales par "mobile mapping". Tous les services de Bruxelles Mobilité ont été intégrés dans ce projet.

Cette nouvelle base de données permettra notamment de mettre à jour le plan d'investissement voirie par voirie, afin de prioriser certains projets de renouvellement de l'éclairage public.

Les budgets d'investissement pour l'éclairage public sont de 2.100.000 euros par an d'investissement pour l'éclairage fonctionnel des voiries régionales, de 1.600.000 euros par an pour l'entretien de l'éclairage sur voiries régionales et de 65.000 euros par an pour les études de conception de l'éclairage architectural pour les mises en lumière du patrimoine. Il convient également de prévoir un budget d'investissement pour les mises en lumière du patrimoine architectural et un budget d'entretien des mises en lumière du patrimoine architectural.

Le nouveau Plan lumière recommande un investissement systématique dans la technologie LED pour tous les nouveaux projets d'éclairage public sur voiries régionales. La transition en cours au sein de la cellule éclairage de Bruxelles Mobilité est telle qu'à l'heure actuelle, la quasi-totalité des investissements sont déjà en LED et permettent d'importantes économies d'énergie, malgré les quelques maladies de jeunesse de cette technologie.

Nous pouvons estimer que 4.000 points lumineux sont désormais en LED, alors que le réseau de voiries régionales est équipé d'environ 24.000 points lumineux. Plus de 15% du parc ont donc déjà effectué la transition.

Un système de télégestion global pour l'ensemble des voiries régionales est encouragé par le Plan lumière, mais un tel système nécessite aussi une infrastructure qui permet de gérer le flux d'informations généré par la télégestion. Les plates-formes de télégestion devraient être intégrées au sein du centre Mobiris, afin de gérer immédiatement les pannes observées sur le réseau grâce à la télégestion.

Parmi la liste des bâtiments envisagés dans le Plan lumière, un top 20 a été convenu au sein du comité d'accompagnement. Il n'est naturellement pas exclu que nous tirions parti des opportunités et que la liste soit adaptée en cours de route.

Voici la liste du top 20 : les abattoirs de Cureghem, les brasseries Atlas, les grues du canal, l'église Saint-Jean-Baptiste, le Petit château, l'Institut des Arts et Métiers, les Pavillons d'octroi, la Porte de Hal, la gare de Schaerbeek, les serres du Jardin botanique, l'église du Gesù, le Palais Stoclet, la Maison de la radio, l'ancienne gare du Luxembourg, l'Université libre de Bruxelles (ULB), l'Albert Hall, Val Duchesse, la cité Fontainas, la brasserie Wielemans-Ceuppens et l'église Saint-Augustin.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "la coordination entre la rénovation de l'avenue Albert et les travaux de réaménagement de la station Albert".**

**Mme la présidente.**- À la demande de l'auteur, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "la mise en œuvre de l'exigence de Bruxelles de quatre trains par heure et par sens en heure de pointe et de deux trains par heure et par sens en heure creuse".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,**

**concernant "l'offre ferroviaire à Bruxelles et les synergies avec la STIB".**

**Mme la présidente.**- À la demande conjointe des auteurs, et avec l'accord du ministre, les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant "le respect de la législation linguistique par la société De Lijn dans ses communications au public en Région bruxelloise".**

[287]

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "het onderhoud van de fietspaden".**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LIESBET DHAENE**

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

**betreffende "de oplaadinfrastructuur voor elektrische wagens".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "het actieplan tegen fietsdiefstal".**

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de indieners, en met instemming van de minister, worden de mondelinge vragen naar een volgende vergadering verschoven.