

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 5 MARS 2018

VERGADERING VAN MAANDAG 5 MAART 2018

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 : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

[105]

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw 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 versoepeling van de rijopleiding in het Waals Gewest en het overleg
daarover tussen de gewesten".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 17 februari 2018 kondigde Waals minister van Mobiliteit Di Antonio, aan dat jonge werkzoekenden voor wie een rijbewijs een vereiste is om een job te krijgen, vanaf 1 juli 2018 in Wallonië amper dertig dagen nadat ze geslaagd zijn voor het theoretisch examen al een praktijktest kunnen afleggen. In oktober 2017 zei u dat er regelmatig overleg is met de andere gewesten om de rijopleidingen op elkaar af te stemmen. De grote verschillen tussen de drie gewesten spreken dat echter tegen. Vlaams minister Weyts beweerde in Knack dat, wat hem betreft, overleg zelfs niet nodig is. Dat alles leidt ertoe dat de Belgen vlotjes aan 'rijbewijsshopping' kunnen doen. Ze opteren gewoon voor het gewest met de opleiding die hen het beste bevalt.

De veiligheid van de zwakke weggebruikers lijkt hierbij ondergeschikt. Terwijl internationaal nochtans wordt aangeraden om in langere oefenperiodes te voorzien, wordt er in Brussel en Wallonië gekozen voor een systeem waarbij men vrijwel onmiddellijk na het theoretische examen al het praktische examen mag afleggen. Ik heb hierop al vaker gewezen, maar er blijft alsnog onduidelijkheid over bestaan.

Hebt u sinds oktober 2017 nog overlegd met uw Vlaamse en Waalse collega's? Met wie hebt u overlegd? Hoe vaak en wanneer? Kunnen wij daarvan de verslagen krijgen?

Is er samen met alle gewesten gezocht naar een gemeenschappelijk kader voor de rijopleidingen of, op z'n minst, samen met één ander gewest? Zijn daaruit concrete zaken voortgesproten? Indien niet, hoe komt dat dan?

Zal dat vierde traject voor de rijopleiding in Brussel, waarbij het mogelijk wordt om zonder oefenperiode en na slechts dertig uur rijles in de rijsschool een praktisch examen af te leggen, voor iedereen gelden of enkel voor werkzoekenden? Mag u wettelijk gezien wel een dergelijk onderscheid maken?

In het Vlaams Gewest moeten begeleiders die hun kinderen willen leren rijden, zelf een opleiding van drie uur volgen. Zal dat ook in Brussel het geval zijn? Zo neen, waarom niet?

[111]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- U hebt gelijk dat overleg over de rijopleiding en de rijsscholen aangewezen en noodzakelijk is, zowel binnen de administratie als op het niveau van de kabinetten. Op ambtelijk niveau zijn er nog elke maand overlegmomenten, maar het klopt dat er sinds oktober geen overleg meer is geweest tussen de kabinetten. Dat komt doordat in Vlaanderen en Wallonië de contouren van de rijopleiding zijn vastgelegd.

Tijdens de totstandkoming van de nieuwe rijopleiding waren er verschillende overlegmomenten. Nu het werk in de andere gewesten klaar is, vinden de andere collega's overleg met dezelfde intensiteit niet langer noodzakelijk. Het maandelijkse ambtelijke overleg blijft wel behouden.

Elk gewest heeft in de nieuwe rijopleiding zijn eigen accenten kunnen leggen, binnen de gewestelijke bevoegdheden. Een aantal zaken loopt wel gelijk. Zo zullen de drie gewesten de 'zware fout' toepassen in het theoretische rijexamen en wordt het aantal tolken ingeperkt. In de praktische opleiding voeren de drie gewesten ook de risicoperceptietest in.

De dertigurenopleiding daarentegen is wel in Brussel en Wallonië van toepassing, maar niet in Vlaanderen. Dankzij de staatshervorming kan elk gewest zijn eigen accenten leggen.

[113]

De dertigurenopleiding kwam tot stand om een oplossing te bieden voor werkzoekenden. Laaggeschoolden moeten vaak een rijbewijs kunnen voorleggen, bijvoorbeeld om in de logistieke sector of in de industrie in de Rand te werken. Om die drempel weg te nemen, hebben we de

dertigurenopleiding ingevoerd. Maar die staat natuurlijk open voor iedereen en niet alleen voor werkzoekenden. Daar zou geen wettelijke basis voor zijn.

In Brussel werken we aan een handboek voor begeleiders. Daarnaast moedigen we de begeleiders aan om het derde, vierde, elfde en twaalfde lesuur mee te volgen met de kandidaat-bestuurders. Zo kunnen ze op die momenten vragen stellen, bijvoorbeeld over het handboek dat hen moet helpen bij de vorming. Dat is niet verplicht, want we geloven meer in een aanmoedigende en bewustmakende aanpak.

[115]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat alle politieke keuzes gemaakt zijn. Waar gaat het ambtelijk overleg dan nog over?

Ik blijf betreuren dat het dertigurensysteem bestaat, maar ik ben wel blij dat het voor iedereen geldt en niet enkel voor werkzoekenden. In Wallonië wordt de indruk gewekt dat dat wel zo is, wat ze volgens mij zeer moeilijk kunnen hardmaken.

Ik pleit voor een verplichting van drie uur rijles voor begeleiders. Er zijn een heleboel mensen die anderen leren rijden, terwijl ze zelf nauwelijks les kregen. Ze leerden rijden van hun ouders of hebben hun rijbewijs nog gewoon afgehaald op het gemeentehuis. Als wij willen dat mensen goed leren rijden, moeten we ervoor zorgen dat hun begeleiders ook zo goed mogelijk rijden. De verplichte opleiding van drie uur - en dat is nog niet eens veel - wil ik in Brussel ook zien.

Wanneer wordt dat allemaal van kracht?

[117]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het ambtelijke overleg gaat over de verkeersveiligheid in de brede zin van het woord. Voor de rijopleidingen gaat het om puur praktische aspecten, zoals het toezicht op de rij scholen, het aantal examinatoren, de juiste aanwervingen enzovoort.

Alle kandidaat-chauffeurs moeten natuurlijk wel slagen voor hetzelfde examen, dat even moeilijk is voor iedereen, of je nu leert rijden met een rij school of met een privébegeleider.

Ik had vooropgesteld dat het nieuwe systeem ten laatste in het najaar van 2018 in werking zou treden en die timing houd ik ook aan.

- *Het incident is gesloten.*

[121]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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 statistieken van de verkeersveiligheid".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Op een schriftelijke vraag van begin dit jaar over de verkeersveiligheidscijfers voor het jaar 2017 antwoordde u me dat u enkel over de gegevens tot en met het jaar 2016 beschikt. Dat verbaast en verontrust me enigszins. Ik begrijp dat u begin 2018 nog niet over de volledige cijfers van 2017 beschikt, maar dan toch alvast over die van de eerste negen maanden. Hoe komt het dat u die cijfers nog niet ter beschikking heeft? Een halfjaarlijkse opvolging lijkt me nochtans relevant.

Hebt u meer informatie over de methodologie? Zijn de recentste cijfers er ondertussen? Kunt u ze ons bezorgen?

[125]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- We beschikken over vier verschillende bronnen voor de verkeersveiligheidsstatistieken. Er zijn vooreerst de officiële gegevens die gepubliceerd worden door Statbel, het Belgische statistiekbureau. Die resultaten zijn zes maanden na afloop van de referentieperiode beschikbaar. Voor het jaar 2017 zal dat dus in juni of juli 2018 zijn.

De tweede bron is de politie, die ons jaarlijks op de hoogte houdt van de statistieken van de verkeersinbreuken. De federale politie beschikt over een databank met de inbreuken die aanleiding gaven tot het opmaken van een proces-verbaal of een onmiddellijke inning. Het rapport dat daaruit voortvloeit, wordt ook zes maanden na de referentieperiode bezorgd aan onze diensten. De gegevens voor 2017 verwachten we midden 2018.

De derde bron is het parket, dat maandelijks verslag uitbrengt aan onze diensten. Het betreft uitsluitend de overlijdens bij een verkeersongeval. Na navraag bij het parket bleek dat er in 2017 twintig dodelijke verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest zijn geweest.

De vierde bron is het Vias Institute, het voormalige Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. Dat brengt op regelmatige basis een verkeersveiligheidsbarometer uit. Die cijfers ontvang ik morgen. Het Vias Institute maakt ze echter zelf bekend in het kader van een integraal overzicht van de verkeersveiligheid, inclusief de cijfers voor Brussel.

[127]

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Het enige cijfer waarover u vandaag beschikt, komt van het parket en behelst het aantal dodelijke slachtoffers. Gaat het om het aantal overlijdens tot een periode van dertig dagen na het ongeluk of om de overlijdens op het moment van het ongeluk?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het gaat om de overlijdens ter plekke.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik kijk uit naar de resultaten die morgen bekendgemaakt worden.

- Het incident is gesloten.

[135]

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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 "les annonceurs de vitesse".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La lutte contre la vitesse excessive s'appuie sur deux dispositifs matériels complémentaires : d'une part, les radars, destinés à réprimer les infractions et, d'autre part, les avertisseurs de vitesse, qui ont plutôt comme vocation de rappeler la limite en vigueur et d'attirer l'attention des conducteurs sur la vitesse à laquelle ils roulent.

Pour des raisons facilement compréhensibles, les radars intègrent une marge d'erreur vers le haut de façon à éviter de flasher les automobilistes qui sont tout juste au-dessus de la limite. Par ailleurs, il est normal qu'une telle marge soit prise en compte, dans la mesure où une amende vient sanctionner les infractions enregistrées.

Par contre, il est regrettable de constater que, sauf exception, les avertisseurs de vitesse intègrent cette marge d'erreur de telle façon que la vitesse constatée qu'ils affichent est bien souvent inférieure à celle réellement pratiquée par le conducteur. On se retrouve donc dans la situation absurde où celui ou celle qui roule dans les limites reçoit comme message qu'il ou elle peut aller plus vite - sur certains axes, c'est quasiment une incitation, lorsque le conducteur de la voiture suivante est un peu trop pressant -, tandis que celui ou celle qui roulera, par exemple, à 55km/h là où le 50 km/h est de rigueur, se verra gratifié d'un smiley ou d'un affichage au vert.

Autrement dit, au lieu d'inciter à rester dans les limites, on instaure une norme de facto plus élevée que la règle.

Je souhaiterais savoir s'il y a une explication valable à cet état de fait ou s'il s'agit d'un aspect qui n'est pas pris en compte, les avertisseurs étant simplement réglés par automatisme sur les mêmes paramètres que les radars ?

Pouvez-vous me dire s'il a déjà été envisagé de remédier à cette situation ?

[139]

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Comme vous le précisez dans votre question, il y a deux catégories de radars : le radar préventif et le radar répressif.

Pour les radars répressifs, il existe un seuil de tolérance légale. Jusqu'à récemment, la police pouvait configurer l'appareil à la vitesse à partir de laquelle elle souhaitait flasher. Toutefois la nouvelle circulaire du collègue du procureur général prévoit une harmonisation et demande à la police d'adopter une marge de 6km/h. Désormais, le flash s'enclenche dès que la vitesse autorisée est dépassée de 7km/h.

Une telle marge de tolérance n'existe pas pour les radars préventifs. La police applique la vitesse officielle. Par contre la vitesse au compteur d'un véhicule peut différer de la vitesse réelle affichée par le radar. Cette différence varie d'un modèle de véhicule à un autre et en fonction de la vitesse réelle. La vitesse indiquée au compteur d'un véhicule est en effet souvent supérieure à la vitesse réelle. Le radar est étalonné pour afficher la vitesse réelle et son étalonnage est vérifié tous les deux ans.

[141]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).-Je vais presque regretter d'avoir posé la question. Donc, on ne roule pas assez vite. C'est pour rire.

Merci de votre réponse. J'ai néanmoins l'impression que certains avertisseurs sont réglés de manière à être synchronisés avec les radars répressifs.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Ce n'est pas ce que nous ont transmis les services de police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous devons les croire.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- On croit ce qu'affirme la police.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- J'ai personnellement déjà constaté, en roulant à 50 km/h selon le compteur, qu'à certains endroits, j'étais dans la limite, tandis qu'ailleurs, ce n'était pas le cas.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- C'est possible. Cela veut simplement dire que vous ne rouliez pas réellement à 50 km/h, mais que le compteur affichait 50 alors qu'en réalité, vous rouliez peut-être à 47km/h.

- *L'incident est clos.*

[153]

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 "les résultats enregistrés par les radars mobiles".

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[159]

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

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 "l'installation de feux de signalisation avec des personnages féminins".

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

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- L'accord de gouvernement stipule : "La Région bruxelloise aspire à une société dans laquelle tout le monde bénéficie des mêmes chances. Tous les citoyens doivent être traités de façon égale et sans discrimination, quels que soient leur sexe, leur origine, leur identité, leur état de santé, leur croyance et conviction philosophique ou religieuse, leur orientation sexuelle." Hélas, des faits tels que les inégalités entre hommes et femmes ou le harcèlement moral ou sexuel des femmes abondent encore dans notre société.

À côté des mesures législatives pour lutter contre de tels comportements et arriver à une réelle égalité des genres, des mesures symboliques sont aussi nécessaires pour faire évoluer les mentalités. C'est pourquoi, la ville de Melbourne, en Australie, a initié une expérience de douze mois dans les

grands axes de la ville, consistant à remplacer les bonhommes traditionnels des feux de signalisation par des personnages féminins. L'objectif est de sensibiliser inconsciemment les personnes et de favoriser l'égalité des chances entre le sexe féminin et le sexe masculin. En mars 2018, l'expérience arrivera à son terme et les effets escomptés seront mesurés et évalués.

La Dernière Heure du mardi 30 janvier 2018 mettait par ailleurs en avant la généralisation des feux de signalisation cyclo-piétons avec, comme objectif, la réduction du nombre des accidents. En effet, dans une trentaine de carrefours bruxellois, des feux de signalisation avec une lentille double dans laquelle sont représentés un cycliste et un piéton vont être mis en place. Le but est d'éviter toute confusion lorsque ces derniers traversent, et surtout de réduire le nombre d'accidents. Le même genre de canal pourrait être utilisé afin de sensibiliser inconsciemment les citoyens.

En concertation avec M. Smet, l'initiative de doter sept carrefours bruxellois de feux représentant des personnes du même sexe dans le cadre de la Belgian Pride et de la conférence du forum Idahot (International Day Against Homophobia and Transphobia, Journée internationale contre l'homophobie et la transphobie) avait été menée en mai 2017. Cette action a-t-elle donné des résultats positifs ?

[163]

Envisagez-vous de poursuivre cette action pour des événements précis ou de manière plus définitive ? En effet, cette action pourrait être pérennisée et s'articuler autour de différentes idées liées à l'égalité des chances entre tous les citoyens.

Techniquement, est-il facile ou non de remplacer uniquement la lentille ou de modifier simplement l'icône de manière informatique ? Quel serait l'impact budgétaire ?

Quelles autres initiatives (campagnes de sensibilisation) avez-vous mises en place en matière d'égalité des genres ?

[165]

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- L'année dernière, en collaboration avec M. Smet, nous avons équipé certains feux de signalisation aux carrefours pour promouvoir l'égalité entre hommes et femmes. C'était davantage une action symbolique en faveur de la communauté LGTBIQ (lesbian, gay, bisexual, transgender, intersex, and questioning) à l'occasion de la Belgian Pride qu'un projet pilote généralisé.

Remplacer les silhouettes piétonnes des feux par des personnages féminins pourrait être un signal fort, mais il est difficile de juger si cela aurait un impact véritable sur la sécurité routière des Bruxellois. En effet, nombreux sont ceux qui n'ont pas remarqué le changement de la silhouette en cyclo-piéton, en phase de test. À ce stade, il est donc opportun d'attendre les résultats de l'expérience australienne.

[167]

Le budget alloué était de 7.500 euros.

L'opération technique n'est pas très compliquée. Toutefois, le remplacement des silhouettes est plutôt long et fastidieux pour les techniciens, car les feux pour piétons ne sont pas conçus pour une telle intervention. Cela exigerait beaucoup de travail.

Le coût de l'opération serait de plus d'un million d'euros. Je ne peux pas prendre seule la décision. Je dois le faire avec mon homologue M. Smet.

[169]

(verder in het Nederlands)

We moeten de kosten tegen de baten afwegen.

[171]

(poursuivant en français)

Pour la troisième question, je dois quand même faire référence à notre politique en matière d'approche intégrée de la dimension de genre. Comme vous le savez, puisque vous être très actif en commission où vous posez souvent des questions sur l'égalité des chances, chaque ministre et secrétaire d'État doit soumettre toute décision qu'il prend à un test de genre pour vérifier si elle creuse ou non le fossé entre les hommes et les femmes. En l'occurrence, il y a une alarme. Il faut donc changer la règle initiale.

Nous menons aussi des actions dans le cadre de la sécurité routière, notamment au travers de l'action "Ping if you care". Il s'agit d'une sorte de bouton-poussoir placé sur le guidon du vélo que le cycliste enfonce à chaque fois qu'il rencontre une situation vécue comme dangereuse. Un signal est ensuite envoyé au moyen d'un app installée sur son smartphone. Nous en communiquerons les résultats au mois d'avril. Nous disposerons alors de données intéressantes nous permettant d'évaluer

si les femmes vivent différemment ou non le fait de se déplacer à vélo. J'attends donc ces résultats avec impatience.

[173]

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

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- Oui, je suis au courant de l'opération qui a consisté à remplacer le piéton par un cycliste et c'est précisément la raison pour laquelle je vous interrogeais sur le bilan. Il vous revient de juger de l'opportunité de la démarche, malgré son coût d'un million d'euros, et d'en discuter avec M. Smet.

Dans le même domaine, je vous invite à signer la pétition lancée par l'association bruxelloise Step (Sensibilisation à la tolérance via l'éducation permanente) demandant de changer le terme "Journée internationale des femmes" en "Journée internationale des droits des femmes". En effet, cette journée est devenue au fil du temps une Saint-Valentin bis à l'occasion de laquelle les gens offrent des roses et des parfums, alors que son message doit être celui des droits des femmes bafoués partout dans le monde.

- L'incident est clos.

[179]

(clip 179)

[181]

(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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 "la rationalisation des panneaux de signalisation".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La Région bruxelloise souffre depuis de très nombreuses années d'une gestion incohérente et désordonnée des panneaux de signalisation. Nous vous interpellons régulièrement à ce sujet. Ici, nous allons plus particulièrement nous attacher aux panneaux indicateurs.

Cette situation se manifeste par l'existence d'une jungle de panneaux d'orientation et d'information, caractérisée par des redondances, des agencements inadéquats, des informations obsolètes, voire incorrectes, et, enfin, une absence de hiérarchie de la pertinence des indications, et corollairement, une absence de pertinence même de certains panneaux.

Les conséquences de cette gestion chaotique sont nombreuses : saturation visuelle, confusion au niveau des indications, surexploitation de la voirie et des trottoirs pour les implantations, conservation de panneaux non pertinents ou obsolètes et, enfin, surcoût pour la collectivité.

Les causes d'une telle situation semblent relever d'une incapacité structurelle à opérer un renouvellement adéquat sur la base de critères pertinents, d'une incapacité pour certains gestionnaires de voiries régionales et communales à se projeter dans la peau des piétons, automobilistes et cyclistes, voire tout simplement d'une absence de connaissance du terrain et d'une incapacité à juger efficacement des nécessités réelles au niveau de l'information à donner et du type de déploiement de ces dispositifs.

Parmi les derniers exemples en date, à l'occasion du récent déploiement des panneaux de téléjalonnement, nous avons pu constater de nombreuses incohérences :

- des localisations inexactes dans l'intitulé de zones géographiques, semant la confusion dans le chef des Bruxellois et des visiteurs belges et étrangers ;
- contrairement à ce qui a été affirmé à plusieurs reprises, et encore dernièrement dans la note d'orientation budgétaire, certains panneaux dynamiques ne signalent pas la proximité ou le nombre de places de parking situées dans un environnement immédiat ;
- la manière dont ont été placés certains panneaux est peu adéquate pour l'automobiliste ;
- plusieurs panneaux affichent des intitulés de parking incomplets, alors qu'il y a assez de place pour y écrire les noms en entier ;
- des panneaux manquent en divers endroits stratégiques.

[189]

Globalement, certains panneaux semblent avoir été conçus, non en fonction de l'automobiliste, mais à partir de raisonnements quelque peu nébuleux faisant visiblement fi du terrain et d'un sens commun bruxellois en matière de géographie, de localisations ou d'intitulé des quartiers. À cela s'ajoute que le déploiement des panneaux statiques et dynamiques semble ne pas avoir été accompagné de la suppression de panneaux indicateurs redondants ou inadéquats.

Cet exemple du téléjalonnement n'est qu'un aspect de la question, mais il met en exergue les problèmes soulevés. Il est dommage, en outre, que l'on n'ait pas profité de ce déploiement pour opérer une grande rationalisation du paysage des panneaux et poteaux indicateurs. Une telle rationalisation aurait permis de supprimer une série de panneaux, d'en corriger ou d'en remplacer d'autres et d'établir cette fameuse hiérarchie, tant attendue, des informations fournies aux usagers de la route.

Dans la note d'orientation budgétaire, vous avez annoncé le lancement d'une étude visant à rationaliser la signalisation et les poteaux. Quelle est la méthode retenue pour cette étude ? Quel est son calendrier ? Est-elle censée déboucher également sur une réforme réglementaire en collaboration avec les communes ? Si oui, selon quel périmètre ?

Par ailleurs, cette étude sera-t-elle réalisée en interne ou externalisée ? S'il s'agit d'une étude externe, quand le marché public sera-t-il lancé et quel est le budget prévu ?

Dans l'attente des résultats, quelles mesures ont-elles été concrètement mises en place pour remédier aux divers problèmes ? Pouvez-vous nous dire le nombre d'opérations correctrices qui ont été effectuées en 2017 et leur coût ?

Quelles sont les actions programmées en 2018 en ce qui concerne les corrections du contenu d'indications de panneaux de téléjalonnement statiques, les rectifications de l'emplacement de certains panneaux, leur mise en cohérence avec les localisations et la suppression de redondances dans certains cas ?

[191]

Je voudrais vous montrer quelques photos de panneaux très surprenants. Un cas d'école est celui de la rue des Colonies, où une foule de panneaux annoncent des zones différentes. L'un d'entre eux annonce qu'on se trouve dans la zone Pachéco, alors qu'on est à proximité du Parc royal, un autre informe qu'on est dans la zone Rogier alors qu'on est toujours au Parc royal. Un vieux panneau éteint n'a pas été enlevé. À côté de l'Albertine, rien n'indique la présence d'un parking à proximité. Certaines zones ne veulent rien dire. Et des abréviations montrent que le jargon bruxellois, c'est sympa mais incompréhensible. Que veut dire "zone Bota" pour l'usager, alors qu'on est loin du

Botanique ?

Ces erreurs sont inimaginables ! Je voulais rappeler ce problème, que j'ai déjà soulevé, mais pour lequel rien n'a changé.

(Remarques du président)

[195]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Il est vrai que l'organisation des panneaux de signalisation, avec des voiries régionales, communales et autres, pourrait un jour être simplifiée.

Bruxelles Mobilité prépare le démarrage d'une étude, qui courra sur quatre mois. Une étude similaire avait déjà été menée dans les années 90. Elle servira de base et sera actualisée. L'objectif est de donner plus de cohérence à l'organisation des panneaux. Les communes seront associées à l'élaboration des itinéraires fléchés vers des lieux situés sur leur territoire. Un bureau d'étude externe sera chargé de cette mission.

L'administration traite uniquement les plaintes relatives à ce type de signalisation et les nouvelles demandes.

S'agissant du téléjalonnement, la situation est plus nuancée. Une rationalisation des panneaux dynamiques a eu lieu. Sur les photos que vous nous montrez, tous les panneaux n'ont pas été placés par la Région. Certains l'ont été par la Ville de Bruxelles ou par des propriétaires privés.

Quatre anciens panneaux de téléjalonnement ont été enlevés sur la rue de Loi. Il en est de même dans le Pentagone. L'opération a coûté 4.000 euros en 2017. De nouveaux panneaux seront placés cette année dans le cadre de la deuxième phase du téléjalonnement.

[197]

L'étude et la consultation relatives à cette deuxième phase sont en cours. L'étude sera relativement courte. Des actions seront entreprises sur cette base en concertation avec les communes. Des améliorations devront être apportées, mais l'ampleur du travail est telle que nous l'avons désormais pris en main, comme je vous l'avais annoncé.

[199]

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il eût tout de même été plus simple de faire cette étude avant de les placer, car ils viennent d'être installés aux mauvais endroits. C'est incroyable de dire qu'on va faire l'étude après coup !

Le deuxième point, c'est la zone. Dans quelle zone allez-vous travailler ? Vous dites que vous allez faire appel à un bureau externe, mais en fait, c'est toute la Région bruxelloise qui est concernée.

(Remarques de M. Smet)

C'est à cette échelle-là, donc cela va aussi toucher aux parkings de transit.

Quant aux panneaux dynamiques existant en Région bruxelloise, dépendent-ils tous de la Région ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ne faut-il pas, alors, monter une "task force" ?

M. Pascal Smet, ministre.- Ce que nous devons mettre en place, c'est une ville. J'étais à Vienne la semaine dernière et j'étais très étonné d'entendre tous les responsables politiques dire que Bruxelles était à chaque fois la référence en matière de choses à ne pas faire.

Vienne est une ville centralisée avec des districts, et parfois les districts veulent avoir plus de pouvoir. On montre alors Bruxelles en contre-exemple. Il est plus simple d'avoir une seule agence pour régler ces problèmes, mais pour ce faire, il faut réorganiser cette ville. Cela sera sans doute sur la table de la prochaine législature.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai du mal à comprendre pourquoi on ne commence pas maintenant. Pour la "task force", il suffit de mettre les dix-neuf communes autour de la table et de voir les endroits...

M. Pascal Smet, ministre.- Dans d'autres villes, cela implique de réunir deux personnes ! Ici, il faut mettre 40 personnes autour de la table. 40 ! C'est 40 salaires !

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, ce n'est pas 40 salaires. C'est convier des gens à une réunion de travail pour obtenir des résultats enfin probants.

- *L'incident est clos.*

[211]

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 développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous ai déjà interpellé concernant le Plan lumière il y a quatre mois, et vous aviez annoncé que vous alliez l'envoyer à la commission pour que nous puissions en prendre connaissance. Nous ne l'avons toujours pas reçu, alors que nous vous avons envoyé une lettre de rappel à ce sujet. Ce n'est pas correct d'annoncer des choses qui ne sont pas respectées.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est disponible sur le site internet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Non, je l'ai encore cherché la semaine dernière et je ne l'ai pas trouvé. Dans le cadre de l'ancien Plan lumière de la Région bruxelloise, des solutions de modulation de l'éclairage public ont été testées en zones vertes, sans télégestion, par Mme Fremault. En 2017, un test était programmé dans le parc de Tour & Taxis.

Ainsi, ce projet serait complété d'un système de télégestion par l'intermédiaire d'un contrôleur, avec gradation de l'éclairage par des interfaces électroniques via un réseau sans fil. Le système de télégestion devait être configuré de telle sorte que la sélection et le contrôle des scénarios d'allumage et d'extinction pilotables soient permis via une interface web sécurisée.

Je souhaiterais aborder avec vous la même problématique, mais concernant les voiries, les chemins et les passages hors zones vertes qui dépendent de Bruxelles Mobilité. Certaines villes, comme

Copenhague, ont lancé des projets de systèmes d'estompement de l'éclairage par télégestion pilotable depuis cette interface web sur certaines voiries dans des quartiers à faible fréquentation de piétons et de véhicules en période nocturne.

Cette gestion révolutionnaire respecte la norme européenne EN 13201 et ses prescriptions sur les zones de circulation dans les espaces publics extérieurs. Elle permet, dans le cas danois, de procéder à l'éclairage progressif de la voirie à partir de la détection de mouvements, le tout en gérant et modulant l'intensité, la progressivité et le timing à partir de cette interface web.

[219]

La sécurité des personnes est assurée en même temps que les économies d'énergie et la lutte contre la pollution lumineuse, fortement nuisible pour la faune. Certains quartiers bruxellois situés dans les zones industrielles ou résidentielles les moins peuplées n'ont pas besoin d'un éclairage continu toute la nuit. Une réflexion au cas par cas concernant l'installation de ce système sur les artères les plus propices pour des tests semble indiquée pour une gestion de l'éclairage public digne d'une smart city.

Nous avons actuellement un nouveau Plan lumière et des actions qui promeuvent les zones vertes. La télégestion de l'éclairage public, obéissant à un système de détection de mouvement et à une modulation adaptative, est-elle programmée pour les éclairages de certaines voiries ?

Bruxelles Mobilité va-t-elle procéder à des tests ? Dans l'affirmative, sur quelles artères, suivant quel calendrier et avec quel budget ? Si rien n'est programmé, Bruxelles Mobilité a-t-elle étudié cette question ? Si oui, quelles en sont les conclusions aux niveaux technique, opérationnel et budgétaire ?

M. le président.- Je vous signale que le plan figure bel et bien sur le site web.

[223]

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Un site de test a été désigné à hauteur de la piste cyclable Porte de Ninove-Canal. Nous placerons des modules sur les nouveaux poteaux le long du canal. Il s'agit d'une nonantaine de modules qui seront fixés à hauteur du mât.

Ces modules feront en sorte que nous disposerons d'un système de détection (dimming) sur les poteaux fixés, ce qui nous permettra de créer une onde de lumière au passage des cyclistes ou des

piétons. Cette onde de lumière suit le mouvement. Lorsqu'aucun mouvement n'est détecté, l'éclairage public sera à nouveau baissé au niveau souhaité.

La phase de test de cette application aura lieu à la mi-2018 dans le cadre de l'éclairage public qui va être installé lors de la rénovation de la Porte de Ninove.

Le Plan lumière se trouve effectivement bien sur notre nouveau site web.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Enfin, je m'en réjouis ! Le test est une bonne nouvelle. Vous avez vu que la commune de Wavre a déjà adopté ce type de dispositif. Ne serait-il pas intéressant d'imaginer un appel à projets pour les communes qui s'initient à ce type de solutions plus respectueuses de l'environnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Nous pourrions l'envisager. De toute façon, elles sont obligées de suivre.

- *L'incident est clos.*

[231]

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "het nieuwe busplan van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de gebruiksbarometer 2017 van de MIVB en de uitdagingen als gevolg van het vastlopend bovengronds verkeer".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- In 2015 werd het nieuwe busplan van de MIVB aangekondigd. Nadat het in eerste lezing door de regering goedgekeurd werd, volgde een openbaar onderzoek naar de mening van de Brusselaars en de gemeenten.

In november 2016 vroeg ik u naar het gevolg van die opmerkingen en naar een agenda voor de definitieve goedkeuring. U antwoordde dat u hoopte op korte termijn een tekst in tweede lezing aan de regering te kunnen voorstellen, met het oog op een uitgebreide voorstelling van het busplan aan het parlement.

Op 24 april 2017 vroeg ik u nogmaals een stand van zaken, waarop uw antwoord luidde dat u nog datzelfde jaar de planning en de vaststellingen uit het openbaar onderzoek in tweede lezing aan de regering zou voorleggen. Het was wachten op het formele advies van de stad Brussel, dat u spoedig verwachtte.

Voor het zomerreces van 2017 had u dat advies nog steeds niet ontvangen. In september 2017 zei u echter in deze commissie dat de regering "de komende maanden" een beslissing zou nemen, na analyse van de gegevens.

Een belangrijk onderdeel van het nieuwe busplan is de bediening van het stadscentrum. De MIVB zou de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan op de bus- en tramlijnen nader onderzoeken. Dit is een zeer belangrijk project dat al te lang aansleept.

[239]

Besprekt de regering het busplan al in tweede lezing? Kunt u het toelichten, samen met de resultaten van het openbaar onderzoek? Wanneer zal het in werking treden? Hoe zult u over de definitieve versie van het busplan communiceren?

Als u het busplan nog altijd niet voor een tweede lezing voorgelegd hebt, wanneer zal dat dan wel gebeuren? Wat is de timing?

Hebt u ondertussen het formele advies van de stad Brussel ontvangen? We zijn tenslotte alweer een aantal jaar verder. Zo ja, wat zijn de belangrijkste punten daarvan? Zo niet, wanneer verwacht u het advies? Waaraan is de grote vertraging te wijten?

Kunt u de evaluatie van de MIVB over de impact van de voetgangerszone en het circulatieplan op de bus- en tramlijnen toelichten? Op welke manier wordt die evaluatie vertaald in het nieuwe busplan?

Wacht u op nog andere adviezen of evaluaties? Welke? Wat is daarvoor de timing?

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

[241]

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Les derniers chiffres de fréquentation de la STIB montrent, en 2017, la plus forte progression depuis plus de dix ans. Ce sont plus de 401 millions de voyageurs qui ont été transportés, soit une progression de 8% ou de 31,5 millions de voyageurs par rapport à l'année précédente. Plus de 1,1 million de personnes sont transportées quotidiennement par les trams, les bus et les métros.

Il y a un peu moins de deux ans, j'ai applaudi ici même les résultats du Baromètre de satisfaction 2015 de la STIB et partagé quelques interrogations sur les nouveaux défis pour la société de transport, qui voyait son nombre de voyageurs augmenter de 5 millions d'unités. Aujourd'hui, cette augmentation a été multipliée par six par rapport à 2015 !

Si à l'époque, la STIB a vécu des coups durs dû à l'imposition du lockdown, aux problèmes des tunnels ou à la congestion automobile, les chiffres actuels ne montrent plus aucune trace de ceux-ci. Le retard est rattrapé et la progression, arrêtée brusquement alors, a repris de plus belle.

J'avais d'ailleurs souligné il y a deux ans que, s'il était rassurant de voir de plus en plus de citoyens recourir aux transports en commun plutôt qu'à la voiture, on pouvait regretter que certaines rames de métro soient anormalement bondées, obligeant de nombreux usagers à laisser passer un, deux, voire trois métros avant d'embarquer. Pourtant, depuis 2013, le nombre de places offertes a augmenté de 14% sur l'ensemble du réseau, avec des augmentations de 30% pour le tram, de 25% pour le bus et près de 2% pour le métro.

[243]

Les derniers chiffres montrent que d'autres éléments apportent de nouveaux clients à la STIB : croissance économique, gel des tarifs depuis le début de la législature, baisse du prix de l'abonnement scolaire en 2016 pour les deux premiers enfants de la famille, facteurs démographiques. Il faut ajouter à cela le renforcement de l'offre de la STIB le week-end et en heures creuses.

Les projets pour les années à venir sont sur les rails : nouveau tram 9 à Jette, prolongement du tram 94 vers la station de métro Roodebeek, mise en service de 90 bus hybrides sur les 235 prévus, lancement de la City Line reliant les quartiers Louise et Dansaert, ligne passant par le Sablon et la Bourse, sur laquelle circuleront sept bus électriques à titre expérimental, nouveaux bus articulés en 2019 et nouvelles rames de métro.

Lors de mon intervention sur le Baromètre de satisfaction 2015, je rappelais que la mobilité devait se gérer de manière globale et je suggérais le placement de panneaux ou d'applications informant les usagers que tel tram ou métro était bondé ou rempli à moitié. En effet, lorsque les voyageurs sont informés d'une anomalie ou d'un blocage, ils ont tendance à s'organiser en conséquence.

Il y a, dans le chef de la STIB, une volonté manifeste d'investir davantage dans l'offre, le confort et l'information. J'en suis ravi. Malgré ces bonnes nouvelles, je souhaiterais vous poser quelques questions.

À l'époque, j'avais pointé du doigt les escalators qui tombaient régulièrement en panne sans que ce soit dû au vandalisme. Vous parliez alors du programme d'investissement 2016-2025, avec un investissement de 7,5 millions d'euros (79 millions en dix ans) dans le remplacement des escalators. En pratique, comment procéderez-vous et quelle société sera-t-elle chargée de ce remplacement ?

[245]

Malgré les efforts fournis par la STIB pour rendre les voyages plus confortables, nombre de véhicules sont toujours bondés. Comment y remédier ?

Ne craignez-vous pas que les retards enregistrés sur certains chantiers, notamment ceux du métro Nord, freinent l'offre et nuisent au confort ?

La STIB fait-elle encore appel à la société Bombardier pour sa nouvelle flotte de bus hybrides ou d'autres sociétés sont-elles en lice ?

J'apprends que chacune des 43 rames qui viendront renforcer le parc du métro à partir de 2019 coûtera 7 millions d'euros. Qu'est-ce qui justifie un tel montant ?

Enfin, M. le ministre, vous qui aimez tant la modernisation, que pensez-vous de ma proposition de prévoir des panneaux ou une application électronique pour informer les usagers de la mobilité en temps réel ?

[247]

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme M. Delva, je me demande où l'on en est et si le plan sera ou pourrait encore être modifié. On a beau nous répéter que la population a été consultée : je vous mets au défi de monter dans une ligne concernée par la modification et d'y trouver un usager au courant de ce qui l'attend. Il existait une solution toute simple que la STIB a déjà pratiquée : accrocher des fascicules d'information aux mains courantes dans les véhicules.

Aujourd'hui, on ignore si la proposition conviendra aux usagers et si elle ne leur compliquera pas la vie. On les mettra devant le fait accompli en leur faisant croire qu'ils ont été consultés par un discret infobus présent quelques jours dans leur commune. Une série de personnes seront touchées par ce nouveau plan, notamment parce que les correspondances changeront dans des quartiers qui ne sont déjà pas toujours très accessibles en transports en commun. De plus, des lignes très poussives vont être rallongées, ce qui les rendra moins régulières.

Cette façon de faire est étrange et donne l'impression qu'on ne se soucie pas de la population mais des statistiques. L'amélioration de la vitesse commerciale de certaines lignes se fera au détriment de l'accessibilité générale et du maillage. On se fiche de compliquer les trajets quotidiens de certains usagers, car on veut rationaliser le réseau. Cela m'inquiète beaucoup. Si on avait voulu l'avis des citoyens, on l'aurait obtenu. Il était facile de consulter les usagers qui demeurent les meilleurs experts du réseau de la STIB.

[251]

Ce que je vous prédis, M. le ministre, c'est que les gens seront dégoûtés et qu'ils se rabattront sur la voiture, s'ils le peuvent, parce que leur trajet avec la STIB sera plus difficile. Vous savez très bien qu'actuellement, beaucoup de personnes font leurs trajets quotidiens par étapes. Si on rajoute une correspondance, cela peut vraiment dégrader la desserte.

Nous savons que certaines lignes seront moins régulières. Je suis donc très inquiète de l'objectif et de la manière de procéder. En tout cas, il est clair que la méthode choisie ne donne pas l'impression de chercher à améliorer le sort des usagers.

Par ailleurs, j'espère très sincèrement qu'il sera encore possible de rectifier le tir en intégrant certaines remarques et demandes de modifications relatives au plan initial, quand les usagers se rendront compte de ce qui les attend.

[253]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je voudrais m'inscrire dans l'interpellation de M. Delva.

La Ville de Bruxelles a-t-elle finalement rendu son avis ?

Ensuite, qu'est-il advenu des avis et remarques des dix-huit autres communes ? La Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) en a-t-elle tenu compte ? La STIB et la Région ont-elles communiqué leur réaction aux communes ? Si les remarques des communes n'ont pas été prises en compte, pourquoi ?

Alors que le plan n'a toujours pas été adopté par le gouvernement, la STIB est déjà en train de préparer le travail au niveau du dessin des arrêts de bus, etc. Certes, ce n'est pas critiquable, mais...

M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ai autorisé.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Quel a été le retour au niveau des communes ? Si la STIB dessine déjà les plans, cela veut-il dire que le plan directeur bus qui va être soumis au gouvernement est figé, que tout est déjà décidé et que la validation du gouvernement ne sera plus que formelle ?

Quels contacts ont-ils eu lieu avec les communes après que celles-ci aient communiqué leurs avis ?

[259]

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het busplan staat op de agenda van de regering en zal deze of volgende week goedgekeurd worden. We hadden wat meer tijd genomen om het goed te keuren omdat we eerst de nieuwe bussen nodig hebben en die worden dit najaar of begin volgend jaar geleverd. We wilden bovendien ook het advies van de stad Brussel afwachten. Eind januari hebben we het ontvangen. Dat advies heeft heel wat tijd in beslag genomen door de houding van sommigen, maar daarover wil ik hier niet uitweiden. De voorbije maanden werd wel op verschillende manieren

overlegd met de stad Brussel.

We zitten op schema. In april of mei zal de nieuwe elektrische bus van Cityline er zijn. Ik antwoordde de heer Loewenstein al dat ik aan de MIVB de toelating heb gegeven om te starten met de voorbereiding van de uitvoering van het plan. Vanaf dit najaar tot in de periode 2019-2020 zal het busplan stapsgewijs ingevoerd.

[261]

(poursuivant en français)

Je peux rassurer Mme Delforge sur la concertation. Il y a eu des réunions par quartier, le bus de la STIB était sur place, des feuillets d'information ont été distribués dans les boîtes aux lettres.

La STIB et moi-même avons dialogué avec les communes, mais trois ou quatre points demeurent en suspens. En effet, deux communes ne sont pas d'accord sur l'itinéraire. Il reviendra alors au gouvernement de trancher, ce qui sera fait dans les quinze jours.

[263]

(verder in het Nederlands)

De MIVB bereidt de stapsgewijze uitvoering van het busplan voor, uiteraard van het deel waarover geen discussie bestaat. Op dit moment heeft de uitvoering geen vertraging opgelopen. We zijn alleen gebonden aan de levering van de nieuwe bussen.

Vanzelfsprekend zal een aantal buslijnen aangepast worden, maar we zullen erover waken dat dit evenwichtig gebeurt.

[265]

(poursuivant en français)

Mme Delforge, je trouve étrange que vous affirmez que la STIB ne se préoccupe pas de ses clients. C'est un résumé de vos paroles.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- C'en est même la caricature.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, vous avez dit cela.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que l'on se demandait quel était le but premier de ce plan.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faudra relire tout ce que vous avez dit. J'ai eu beaucoup de pourparlers avec les membres de la STIB qui ont préparé le plan, analysé les demandes sur le terrain, ainsi que la situation dans les communes.

Je trouve que vos propos sont vraiment irrespectueux par rapport au travail accompli. Vous partez toujours d'une vision négative, voire pessimiste. C'est une vision de vie que je ne partage pas, car je suis plutôt optimiste. C'est une maladie bruxelloise, même si j'ai compris qu'à Vienne, il en est de même. Les gens râlent aussi constamment là-bas. En ce qui me concerne, je pars plutôt d'une vision positive.

En réponse à la question de M. Ikazban, les nouveaux escalators sont installés soit dans le cadre des projets de rénovation des stations, soit dans le cadre du maintien de l'outil. Une rénovation de station consiste à modifier les infrastructures de génie civil de manière à améliorer le confort des voyageurs, ainsi que l'accessibilité des stations, grâce à de nouveaux accès et à l'installation d'ascenseurs. Ces rénovations entraînent bien évidemment l'installation de nouveaux escalators.

Le maintien de l'outil consiste à remplacer les escalators existants lorsque ceux-ci sont arrivés en fin de vie ou lorsque le taux de pannes est devenu inacceptable pour les voyageurs. Dans le cadre des rénovations de stations, un seul escalator a été installé. Il s'agit de celui de la station Comte de Flandre, à la suite de l'installation du dernier ascenseur dans cette station.

Dans le cadre du maintien de l'outil, les escalators suivants ont été installés :

- Aumale : 3 escalators ;
- Beekkant : 4 escalators ;
- Boileau : 2 escalators ;
- Étangs noirs : 4 escalators ;
- Porte de Hal : 2 escalators ;

- Trône : 2 escalators.

Soit un total de 18 nouveaux escalators mis à la disposition du public pour l'année 2016.

[275]

L'année 2017 a vu la rénovation de la station Louise, pendant laquelle deux escalators ont été installés. Les travaux au centre commercial de la Monnaie ont également permis le placement de deux escalators supplémentaires.

Dans le cadre du maintien de l'outil, les escalators suivants ont été installés : station Beekkant (2), station Georges Henri (4), station Louise (1), station Madou (2), station Mérode (4), station Rogier (1), station Vandervelde (2), soit un total de 20 nouveaux escalators.

Les escalators suivants sont planifiés pour une mise à la disposition du public en 2018 : station Bourse (13), station Clemenceau (2), station Madou (2), station Mérode (2), station Vandervelde (2), station Simonis (3), station Joséphine-Charlotte (2), station Montgomery (1), soit un total de 27 escalators prévus cette année.

De 2012 à 2016, la capacité totale du réseau de la STIB sur une base annuelle a progressé de plus de 20% : 2,74% pour le métro, 44,5% pour le tram et 35,1% pour le bus. En 2017, 401 millions de voyages ont été effectués sur le réseau de la STIB, soit une augmentation de plus de 8% par rapport à 2016.

La mise en œuvre du plan directeur bus devra être réalisée par phases. La création des nouvelles lignes, la réorganisation de lignes existantes, l'augmentation des fréquences et le passage à un autre type de matériel s'effectueront de manière progressive, au gré de la mise en service de nouveaux véhicules, de l'engagement et de la formation de chauffeurs supplémentaires et des aménagements à réaliser sur le réseau.

L'adaptation des lignes de bus liées aux lignes 9 et 94 sera prioritaire.

[277]

L'offre sur le réseau de trams a progressé de près de 11% entre 2014 et 2016. Il n'y a pas eu de nouvelles lignes depuis le début de la législature, mais cette année, les lignes 9 et 94 seront mises en service.

Nous avons effectivement commandé de nouveaux trams chez Bombardier.

Je pense également que la signalétique peut être améliorée dans certaines stations, même si la STIB enregistre peu de plaintes à ce sujet. Se repérer dans une station n'est pas toujours facile. C'est un problème rencontré sur de nombreux réseaux. La Région et la STIB ont convenu d'améliorer les choses. La signalétique est d'ailleurs en cours d'amélioration dans les stations Érasme, Pannenhuis, Houba-Brugmann, Saint-Guidon, Étangs Noirs et Veeweyde.

Parmi les nouveaux projets, citons les minibus électriques destinés à la City Line. Ils seront mis en service durant la première moitié de l'année 2018. Citons également les bus électriques standards, qui le seront au cours du second semestre.

Les nouvelles rames de métro sont en construction et circuleront en 2019. Avez-vous vu la maquette en taille réelle au Salon de l'auto ?

Certes, des choses sont à améliorer. Je ne vais pas le nier. Le réseau n'est pas excellent partout. Dans le sud de Bruxelles, des problèmes anciens sont dus à l'attitude des responsables politique et de la population. Nous pouvons cependant nous enorgueillir de transporter 401 millions de voyageurs dans les transports publics bruxellois.

[279]

Je peux constater qu'à Vienne, il y a encore beaucoup plus de lignes de tram que chez nous et beaucoup moins de bus.

Bien sûr, les choses peuvent toujours être améliorées. Je ne le nie pas, mais je ne vais pas dire non plus que tout va mal. Il faut arrêter avec cette attitude négative. Nous devons rester attentifs et constructifs dans notre démarche.

[281]

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het busplan wordt deze week voor een tweede lezing aan de regering voorgelegd. Krijgen wij het daarna ook onder ogen? Komt er een voorstelling van in deze commissie?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal de MIVB vragen om het in de commissie te komen voorstellen. U zult hiervoor dan wel twee tot drie uur moeten uittrekken!

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is geen probleem.

De heer Pascal Smet, minister.- De voorstelling duurt effectief zo lang.

De heer Paul Delva (CD&V).- Hoe snel na de goedkeuring door de regering - hopelijk deze week nog - kan het busplan in werking treden?

De heer Pascal Smet, minister.- Al vanaf het najaar. De exploitatie van tram 9 start in september en in oktober volgen tram 4 en 9. De eerste buslijnen worden daaraan aangepast.

De heer Paul Delva (CD&V).- Worden daarbij de negentig hybride bussen ingezet die de MIVB zal aankopen bij Volvo?

De heer Pascal Smet, minister.- Onder andere. We gaan een en ander gradueel invoeren, gespreid over de jaren 2018 en 2019.

De heer Paul Delva (CD&V).- Kunnen de hybride bussen met een elektrische en een thermische motor worden ingezet op de huidige buslijnen of zijn er aanpassingen nodig?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat vormt geen enkel probleem.

De heer Paul Delva (CD&V).- Op Bruzz zag ik dat er een bestelling van 145 gelede bussen wordt voorbereid. Wat is hiervan de timing?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben 235 bussen besteld waarvan een deel standaardbussen en een deel gelede bussen. Het juiste aantal ken ik niet uit het hoofd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het gaat om 90 hybride en 145 gelede bussen. Dat maakt samen 235. Zijn die besteld?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk het wel.

We kopen 235 bussen aan, 43 metrostellen en 175 nieuwe trams! Als ik dat vertel in Wenen, bekijken ze mij daar met begerige ogen.

(Glimlachjes)

De heer Paul Delva (CD&V).- Wordt de evaluatie van de MIVB over de impact van de voetgangerszone meegenomen in het busplan of wordt die ons afzonderlijk voorgelegd? Mij interesseert het echt wel om te weten wat de MIVB daarvan vindt.

De heer Pascal Smet, minister.- Als we het busplan komen toelichten, zullen we ook meedelen waarmee we allemaal rekening gehouden hebben.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dus ook met de bevindingen van de MIVB en de manier waarop daaraan tegemoetgekomen is?

De heer Pascal Smet, minister.- Ja. Er is bijvoorbeeld een probleem met een halteplaats van bus 86. Tegelijk is er een bus die rond de voetgangerszone rijdt, maar die niemand neemt. Met dergelijke zaken zullen we zeker rekening houden.

[313]

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je compte sur vous pour relayer au Bureau élargi cette curieuse association de nos deux interpellations.

Une interpellation est aussi l'occasion de soulever des éléments positifs. Je suis ravi des résultats du baromètre de la STIB qui montrent la qualité et l'intérêt de notre service public. Certes, on peut toujours améliorer certaines choses, mais il faut souligner les avancées.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est bien de dire "service public" et de maintenir cette terminologie, sans parler de libéralisation ou de privatisation !

M. Jamal Ikazban (PS).- C'est important, nous sommes complètement d'accord.

Pour améliorer le service, je ferai deux remarques. Vous me rejoignez sur les panneaux de signalisation du temps d'attente aux arrêts, qui influencent positivement le moral des usagers. S'ils indiquaient en outre les bus bondés, cela éviterait au conducteur de devoir donner cette information au micro.

Par ailleurs, de nombreux escalators sont en voie de rénovation ou de remplacement, mais ils peuvent toujours tomber en panne. La signalisation pourrait être améliorée en amont pour éviter que les usagers se rendent compte au pied de l'escalator qu'il est hors service.

M. le président.- Notre secrétaire nous informe que la commission est compétente pour disjoindre des interpellations dont les objets diffèrent. Nous le ferons la prochaine fois.

[319]

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Quand vous n'avez pas de bonne réponse, vous pratiquez l'attaque personnelle. Je commence à vous connaître. Votre comportement est un peu cyclothymique : en début de législature, vous êtes euphorique, et plus la législature avance, plus vous êtes nerveux, plus vous évoquez les difficultés que vous étiez pourtant censé résoudre très facilement. J'attends toujours le tram à Tour & Taxis.

En attendant, vous n'êtes pas capable de répondre aux vrais problèmes. Vous préférez donc faire des procès d'intention, faire dire aux gens ce qu'ils n'ont pas dit. Comment expliquez-vous que presque tous les usagers des transports en commun, ceux qui prennent le bus, ignorent ce qui leur pend au nez et n'ont pas été, de facto, en mesure de donner leur avis ?

Vous pouvez me répéter que des bus ont été mis dans des communes, que des réunions publiques ont été organisées et que des toutes-boîtes ont été distribués, mais je n'ai jamais reçu de telles informations dans ma boîte aux lettres, et la plupart des gens, non plus. Les usagers des transports en commun ne sont pas informés.

Vous me dites que je suis horrible avec les pauvres gens de la STIB, que je prétends qu'ils travaillent mal. Non, ce n'est pas ce que je dis. J'affirme que vous adoptez pour le réseau une philosophie totalement contraire à l'intérêt des usagers. Pour vous, l'utilisateur est une personne en pleine forme qui n'opte pour le transport en commun que lorsque cela l'arrange et qui a accès à une autre palette de transports privés, publics, collectifs et individuels. Telle n'est pas la réalité de la plupart des gens.

Vous pouvez vous agiter, mais en attendant, vous n'avez pas répondu à la question. La plupart des gens ne sont pas au courant et n'ont pas donné leur avis, et ils seront mal pris in fine.

[321]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai pas eu de réponse sur le retour de part de la STIB ou de la Région.

M. Pascal Smet, ministre.- Il y a eu des dialogues permanents.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Certaines communes, dont la mienne, sont surprises de plans d'arrêt qui ne tiennent pas compte de remarques émises et qui n'ont pas reçu de retour. Il faudrait vérifier que tout le monde a reçu un retour de la STIB sur ses commentaires. Le dialogue est important, d'autant que les communes ont pris le temps d'y participer.

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut aussi que tout le monde parle la même langue au sein de la commune.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cela vaut peut-être la peine de vérifier. Il est en tout cas important de bien dialoguer.

[331]

M. Pascal Smet, ministre.- Posez la question à la STIB. Elle a clairement signalé qu'elle dialogue avec les communes. Quelques points font débat et seront dès lors tranchés par le gouvernement. Je vérifierai tout de même une nouvelle fois pour Forest.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Forest ou une autre commune. J'ai pris cet exemple particulier, mais nous sommes au parlement régional. Je me fais donc la voix de tous. C'est important de communiquer et d'expliquer les décisions prises, surtout quand les remarques des communes ne sont pas suivies.

M. le président.- M le ministre, quand pourrez-vous nous présenter le Plan bus ?

[337]

M. Pascal Smet, ministre.- Dans un mois.

[339]

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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 chantier de la Porte de Ninove".

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Le chantier à la Porte de Ninove n'est pas, comme beaucoup de chantiers, un moment facile à vivre pour les riverains avec la disparition abrupte des pistes cyclables, l'arrêt soudain des passages pour piétons, un trafic fortement perturbé et des problèmes de stationnement ou de ramassage des déchets. Bien que la Région de Bruxelles-Capitale ne soit pas le maître d'œuvre du chantier, vous aviez reconnu en octobre 2017 que la coordination entre toutes les parties était défailante.

Depuis le 2 octobre 2017, ce chantier est entré dans une nouvelle phase avec la réouverture de certains axes au trafic comme le carrefour de la chaussée de Ninove, quai de Mariemont et rue de l'Indépendance, et la réalisation de travaux au carrefour de la chaussée de Ninove et la rue Delaunoy, et sur le quai des Charbonnages jusqu'à la rue Evariste Pierron. Ces nouveaux travaux ont entraîné le blocage de la rue Delaunoy et de nouvelles difficultés pour les riverains.

Les délais du chantier sont-ils respectés ? Pour mémoire, le calendrier initial prévoyait une réouverture à la circulation de la chaussée de Ninove, du quai des Charbonnage et de la rue Delaunoy à l'automne 2017, ainsi que la fin des travaux du côté de Molenbeek à la fin de l'année 2017.

Quel est l'état d'avancement des travaux d'aménagement du parc ? Le permis d'urbanisme a-t-il été délivré ? Pourriez-vous me détailler les différentes phases prévues pour la construction du nouveau pont sur le canal ? Une étude d'impact sur le trafic routier et fluvial a-t-elle été réalisée ?

Enfin, en octobre dernier, vous disiez qu'un audit de Bruxelles Mobilité était en cours pour la coordination des chantiers et que des mesures seraient présentées. Pourriez-vous m'éclairer sur ces mesures ? Quand cet audit sera-t-il disponible ?

[347]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce chantier est effectivement réalisé par Beliris et non par la Région.

Hors intempéries ou impondérables, le chantier de la Porte de Ninove, hors plantations, doit être terminé au début de l'automne ou, au plus tard à la fin de l'année, comme prévu.

Conformément au calendrier, la chaussée de Ninove a été rouverte l'automne passé, le 2 octobre 2017 précisément, dans le cadre du premier changement de phase.

Le prochain changement de phase a eu lieu en février et les nouvelles modifications ont pour objet la libération de la zone Delaunoy/MIMA/abords canal pour commencer par la partie de la Petite ceinture et terminer par la place de Ninove. Nous attendons toujours que la Ville nous transmette des plans adaptés pour rénover la totalité de la place.

Au vu des différents chantiers présents dans le secteur, un plan global de déviation sera mis en place afin de maintenir un seuil de viabilité optimal, compte tenu de la situation. Selon les dernières informations communiquées par Beliris, des interventions seront encore nécessaires au niveau du parc, sans impact ou très peu sur la mobilité.

Le permis d'urbanisme pour le parc a été délivré le 21 décembre 2017. Les travaux n'ont pas encore débuté. Une réunion de planification du chantier a eu lieu en février entre Beliris et Bruxelles Environnement dans le but de débiter le chantier du parc dès que possible dans le respect des contraintes de chantier. Cependant, le début des travaux est entravé par le chantier de Vivaqua à la rue Heyvaert, où un égout menace de s'effondrer. L'unique déviation possible actuellement passe dans le futur parc et contraint alors la date de lancement du chantier du parc à la fin de la phase 1 du chantier de Vivaqua. En principe, il devrait débiter au mois de mai prochain.

[349]

Au sujet de la construction d'un nouveau pont sur le canal, deux passerelles cyclo-piétonnes sont en réalité prévues dans le cadre du projet "Petite ceinture ouest - Porte de Ninove".

D'une part, il y a la passerelle Comte de Flandre. Ce fut toute une histoire ! Je rappelle que cela fait dix ans que les décisions ont été prises. Cette passerelle se situe à hauteur des rues Sainte-Marie et Locquenghien. Sous la précédente législature dans laquelle je n'étais pas aux affaires, rien n'a été réalisé. Beliris est également concerné par le projet et nous allons devoir nous réunir souvent.

Quand j'ai hérité du dossier, j'ai pu voir que pour les deux passerelles, Porte de Ninove et Comte de Flandre, les deux permis d'urbanisme ont été délivrés en octobre 2017. Nous avons constamment dû être derrière Beliris, qui me donnait l'impression de ne pas se hâter. J'espère maintenant que Beliris fera preuve de plus de diligence dans la réalisation. J'ai malheureusement l'impression que les

lenteurs reprennent. À l'avenir, nous devons veiller à ce que la Région reste maître de ces dossiers-là. J'espère que Beliris va rapidement commencer son travail.

Concernant la coordination de chantiers, je vous renvoie au large débat que nous avons eu à ce sujet la semaine dernière.

[351]

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- J'entends que, pour l'heure, le dossier suit son cours. Je réinterrogerai la Ville de Bruxelles pour savoir où en sont les plans pour la place de Ninove.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai eu une réunion constructive avec la Ville de Bruxelles à ce sujet. Nous avons encore besoin d'un permis, puisque les travaux s'arrêtent actuellement à la moitié de la place. Depuis longtemps, je propose d'aller jusqu'aux façades, mais il s'agit d'une décision communale. Cela a également un impact sur les rues avoisinantes. Donc, nous attendons que la Ville de Bruxelles propose des plans d'adaptation du permis.

[355]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Je me renseignerai également à la Ville de Bruxelles pour savoir ce qu'il en est. C'est un chantier extrêmement important et je suis heureux d'entendre que les délais sont respectés. À mon avis, nous nous reverrons vers les mois de mai ou juin pour faire le point sur l'état d'avancement de ce chantier.

[357]

- *L'incident est clos.*

[359]

QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "la finalisation des chantiers prévus sur le parcours du Tour de France 2019 à Bruxelles".

[361]

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

M. Fabian Maingain (DéFI).- Nous avons appris en janvier dernier que le Tour de France 2019 ferait étape dans notre Région de Bruxelles-Capitale. En effet, le tracé indique que, lors de la première étape, les coureurs quitteront Bruxelles par Molenbeek et Anderlecht, avant d'y revenir par Woluwe-Saint-Pierre, Etterbeek et la Ville de Bruxelles. Le 7 juillet 2017, lors de la deuxième étape, le contre-la-montre par équipes de 28 kilomètres se déroulera au cœur même de notre capitale.

Le tracé de cette deuxième étape prévoit que les coureurs descendent vers l'avenue de Tervuren, passent ensuite par le boulevard Général Jacques et le boulevard Reyers, avant de rejoindre l'avenue Van Praet pour arriver en beauté sur l'esplanade de l'Atomium.

Si ce parcours sur les larges avenues bruxelloises s'annonce semé d'embûches pour les coureurs - j'espère que le macadam sera en bon état -, il s'avère qu'il est également semé de chantiers. De fait, les coureurs devront au moins passer par les chantiers actuels de l'avenue Roosevelt, du boulevard Général Jacques et du boulevard Reyers. Peut-être le but était-il d'avoir un incitant pour que les chantiers soient terminés à temps !

Avez-vous été consulté en amont du processus d'élaboration du tracé du Tour de France dans notre capitale ? Les durées de ces chantiers respectifs sont-elles compatibles avec les dates d'accueil de cet événement ? Disposez-vous des garanties nécessaires quant à la finalisation de ces chantiers pour la période d'accueil des étapes du Tour de France ? Le déroulement de ces étapes et les exigences techniques relatives à une organisation sportive de ce niveau auront-ils un impact sur le déroulement ou les spécifications techniques des chantiers en question ?

[363]

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

M. Pascal Smet, ministre.- A-t-on été préalablement consulté ? Non. Il en va de même de la Commission de coordination des chantiers. Néanmoins, nous ne sommes pas trop inquiets. La commission travaille bien. Les chantiers planifiés ou en cours sur le boulevard Général Jacques seront terminés cette année. Le chantier Reyers sera encore en cours en 2019, mais les tunnels seront rénovés. Il va de soi que, dans le cadre de la coordination des chantiers, on fera en sorte que

le Tour de France puisse passer sans problème sur une route correctement équipée et asphaltée.

[365]

M. Fabian Maingain (DéFI).- Dans les étapes du Tour de France, les images d'une ville sont importantes, d'où l'intérêt pour Bruxelles de présenter un visage neuf lors de ce tracé.

Des travaux complémentaires sont-ils prévus pour refaire certaines voiries ? Il y a eu des accidents lors du BXL Tour qui était une sorte de répétition du Tour de France. Il faudrait faire le bilan des voiries.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela va être fait. Entre-temps, la Ville, qui était la seule organisatrice de cet événement, s'est associée à la Région.

M. Fabian Maingain (DéFI).- Il est clair aujourd'hui que le projet, dont l'opposition se réjouit, est le fruit d'un partenariat entre la Ville et la Région.

[379]

M. Pascal Smet, ministre.- C'est ce que j'ai dit. La Ville de Bruxelles a initié le projet et la Région s'y est associée.

[381]

(M. Marc Loewenstein, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

[385]

- L'incident est clos.

[387]

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 "la place du vélo dans les transports en commun".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À l'heure où la nécessité d'augmenter le confort des cyclistes est souvent abordée dans les politiques publiques relatives aux infrastructures en voirie, il est une question moins évoquée mais tout aussi essentielle : la facilitation du transport cycliste dans nos transports en commun.

Cet objectif est fondamental si la STIB veut être un vecteur d'intermodalité dans notre ville. Trouver le juste équilibre entre cette facilitation et la garantie du confort pour les autres usagers est essentiel. Permettre aux cyclistes de pouvoir monter à bord avec leur vélo, dans les plages horaires les plus larges possibles, sans que cela n'occasionne d'encombrement et de gêne pour les autres usagers des transports en commun et pour les cyclistes eux-mêmes, est un objectif auquel la STIB devra s'attacher davantage dans les années qui viennent si nous voulons réussir le pari de la ville intermodale.

Des solutions de rames dédiées aux vélos ou d'aménagements spécifiques pour ranger les vélos dans un véhicule existent sur d'autres réseaux de transports en commun, belges ou étrangers. C'est le cas à la SNCB, par exemple, mais aussi à Copenhague, Stuttgart, Phoenix, Minneapolis, Boston, Chicago, Portland, dans le Maryland et l'Utah, à Toronto et en d'autres lieux encore.

À côté de l'aménagement des rames de métros, soit par des espaces dédiés, soit par des dispositifs d'accrochage intelligent intégrés à l'intérieur de la rame, il est important de réfléchir également à la conception de certains aménagements en station, afin d'éviter la confusion et les retards et de garantir la sécurité lors de l'embarquement des vélos.

Il est d'ailleurs préférable que les cyclistes ne soient pas dispersés sur toute la longueur du quai, mais qu'ils se postent à un endroit spécifique devant lequel s'arrêtera la rame dédiée. Dans cette optique, il convient d'indiquer cette zone par un marquage au sol sur le modèle de ceux affichés par certains réseaux de métro à l'étranger, balisant les files d'embarquement dans l'alignement des portes des rames.

Les stations de métro Bourse et De Brouckère, dont les travaux de réaménagement sont en cours, pourront, à terme, accueillir des parkings pour vélos respectivement de 600 et 800 places, ouvertes aux riverains, mais aussi aux visiteurs.

Il semble opportun de s'interroger sur le développement d'espaces dévolus aux vélos dans les transports publics : métros, mais aussi trams et bus. Existe-t-il des projets au sein de la STIB visant à créer des rames totalement ou partiellement dédiées aux cyclistes dans le métro ?

Parallèlement, des projets de zones de quais explicitement dédiées à l'embarquement des cyclistes et de leur vélo existent-ils ?

[391]

Une nouvelle signalétique est-elle envisagée dans les stations ? Si ce n'est pas le cas, des réflexions sont-elles en cours sur la façon dont les transports en commun pourraient accueillir les cyclistes et leurs vélos ? Si oui, quelles méthodes et types d'aménagements sont-ils étudiés et quelles sont les pistes privilégiées par la STIB ? Quels sont les avantages et inconvénients techniques, organisationnels et budgétaires pour chacune des pistes étudiées ?

[393]

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

M. Pascal Smet, ministre.- L'intermodalité entre le vélo et le transport en commun a fait l'objet de nombreuses mesures au sein de la STIB au cours des dernières années. En 2003, j'ai participé au combat pour changer les mentalités à cet égard au sein de la STIB. Rappelez-vous, à l'époque, il fallait payer pour monter à bord d'un métro ou d'un tram avec un vélo. Depuis, ce paiement a été supprimé et une signalétique a été placée dans les stations, de même que des portillons d'accès.

Aujourd'hui, le réseau de la STIB favorise, comme les autres réseaux à l'étranger, la complémentarité entre le transport public et le vélo, mais cela n'a pas toujours été le cas. Quand Villo a été lancé, la STIB s'y était opposée. Elle craignait que les gens n'utilisent le vélo au détriment des transports en commun. Or on constate aujourd'hui la complémentarité entre ces deux systèmes. Entre-temps, les mentalités à la STIB ont heureusement également changé.

Le transport de vélos est autorisé à bord des rames de métro, en principe à la hauteur des extrémités des voitures. Certaines personnes ne se cantonnent pas à ces endroits. C'est avant tout le respect et le bon sens qui comptent en la matière. Des pictogrammes sont apposés au niveau des portes à hauteur des endroits autorisés. Dans de nombreuses rames de l'ancienne génération, une zone a été réservée au vélo, avec la présence de larges logos de vélos sur le sol. Dans les rames de la nouvelle génération, - le modèle Boa -, un dispositif pour fixer la roue avant du vélo est même présent aux extrémités de la rame, derrière la cabine de pilotage.

Pour rappel, le transport de vélos n'est autorisé qu'en dehors des heures de pointe et est interdit lorsque la charge à bord est trop élevée, la priorité étant octroyée aux voyageurs ordinaires. À nouveau, c'est ici le respect et le bon sens qui prévalent.

[395]

Lorsque l'on pèse le pour et le contre, il n'est pas évident de dédier en permanence une partie du véhicule au transport des vélos, car ceci réduirait sa capacité aux heures de pointe. D'autre part, la plupart du temps, les cyclistes préfèrent se déplacer sur leur vélo. Actuellement est appliqué un système plus souple, où l'accès est modulé selon les heures, afin d'affecter différemment l'espace selon le moment de la journée.

Une signalétique sur le quai ne peut être envisagée que si les compositions des rames sont identiques, pour éviter de donner des informations erronées aux utilisateurs. Or, sur l'axe des lignes 1 et 5, par exemple, les rames n'ont, ni la même longueur, ni le même nombre de portes. Ce problème, qui concerne également d'autres types d'utilisateurs, en particulier les personnes en chaise roulante, est appelé à être résolu avec l'achat de nouvelles rames de métro, afin d'harmoniser les compositions sur une même ligne. Une signalétique de quai sera donc possible à l'avenir.

Pour rappel, la STIB autorise également le transport de vélos à bord des trams, également en dehors des heures de pointe. Ceci concerne les trams à plancher bas, c'est-à-dire les séries 2000, 3000 et 4000, qui représentent presque 70% du parc.

J'ai demandé à la STIB d'être plus claire au niveau de la signalisation et de la communication, si nécessaire, dans les stations de métro et aux arrêts de tram. D'autre part, j'ai demandé au Fietsersbond, au Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) et à la STIB d'étudier comment améliorer la sensibilisation en la matière.

[397]

Une réflexion a également été ouverte sur la possibilité d'équiper les bus de racks extérieurs, ainsi que cela se pratique notamment en Amérique du Nord, mais l'idée n'a pas abouti, pour trois motifs :

- le porte-à-faux est augmenté à l'avant du bus, ce qui empêche de parcourir de nombreuses lignes, étant donné la géométrie de certains carrefours ou ronds-points de Bruxelles ;
- le temps consacré aux manipulations est un facteur de ralentissement ;
- un tel système n'est pas homologué en Belgique.

Cette formule est intéressante pour de plus grandes distances entre villes et régions, moins en milieu urbain.

J'ai aussi demandé à la STIB d'augmenter la capacité des sas.

Pour conclure, je suis heureux de constater que le sujet vous intéresse, ce qui démontre une évolution des mentalités.

[399]

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez pu remarquer que je suis aussi cycliste, à mon avis même de façon plus régulière que vous !

(Sourires)

J'abonde dans votre sens. J'avais déposé au parlement un texte proposant d'utiliser les longs couloirs des métros comme parkings à vélo. Vous avez lancé cette initiative aux stations Bourse et de Brouckère, que notre commission a visitées. Mais il faut donner du sens au dispositif : il n'y a pas que les riverains qui doivent en profiter, mais aussi ceux qui passent dans ces zones, notamment en transport en commun.

La STIB doit mener une réflexion de fond à ce sujet. On peut être imaginatif et créer une rame de métro dédiée aux vélos, excepté en heures de pointe, où les piétons auraient priorité absolue.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une possibilité à envisager, à condition que les rames soient homogènes sur la ligne.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cela devrait pouvoir démarrer sur les lignes 3 et 4.

Il faut aussi être créatif avec les trams. À Stuttgart, les trams disposent d'une annexe pour attacher les vélos de manière sécurisée. Il faut réfléchir à cette question.

[405]

- L'incident est clos.

[407]

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

[411]

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 start van de werken aan het Reyerscomplex en de impact op het verkeer".

[413]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- De omvorming van het einde van de E40 en de Reyerslaan tot grote stadsboulevards, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, is een van de grote Brusselse infrastructuurprojecten. Voor dit van start kan gaan, moeten eerst de tunnels aan het Reyerscomplex gerenoveerd worden. De voorbereidende werken gingen half januari van start en vanaf 16 januari zijn de tunnels 's nachts gesloten.

U hebt waarschijnlijk ook vernomen dat er sinds vorige week gigantische verkeershinder is, met ongeziene files, voor mensen die noodgedwongen toch met de wagen naar het centrum van Brussel moeten rijden en uit het oosten komen: uit Leuven, via de Tervurenlaan, Montgomery enzovoort. De werken aan het Reyerscomplex zijn ongetwijfeld een deel van de reden van die ellende. Dat is uiteraard onvermijdelijk, gezien de omvang van de werken. Hopelijk is die situatie van korte duur want op langere termijn is het echt onhoudbaar.

Hoe evalueert u de start van de werken aan het Reyerscomplex?

Weet u waarom er een dermate grote hinder is in het oosten van Brussel? Zijn er, behalve de werken, nog andere zaken die meespelen? Het tijdsverlies neemt gigantische proporties aan, die niet enkel kunnen worden toegeschreven aan de werken.

[415]

Weet u of Brussel Mobiliteit bijkomende maatregelen wil nemen om de verkeershinder, die er nu al is, te beperken? Dat zou bijvoorbeeld kunnen door middel van nieuwe omleidingen of extra aanmoedigingen om het openbaar vervoer te nemen.

Zijn er afspraken gemaakt met het Vlaams Gewest om de verkeershinder tijdens de werkzaamheden te beperken? Is er bijvoorbeeld een P+R-strategie met overstapparkings? Misschien kunnen sommige pendelaars zelfs aangemoedigd worden om met de fiets te komen werken, al gaat het in dit geval natuurlijk om een klein aantal mensen.

Kortom, ik had graag van u een globaal overzicht van de huidige werkzaamheden aan het Reyerscomplex, de timing en vooral ook de mogelijke maatregelen om de hinder enigszins te beperken. Want dat er op dit moment enorm veel hinder is, met luchtvervuiling en dies meer tot gevolg, staat buiten kijf.

[417]

[419]

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

De heer Pascal Smet, minister.- De politiezones, de gemeenten en (externe) experts coördineren en volgen samen de bouwplaatsen. Wij worden daarover geïnformeerd.

De bouwplaats van het Reyerscomplex ging vlot van start: tijdens de eerste weken bleef de hinder vrij beperkt. Sinds vorige week wordt er echter in de Belliardtunnel gewerkt aan de dakplaat en de ondersteuning ervan, en dat drie maanden lang. Zo vermijden we dat dat stuk in de toekomst opnieuw moet worden opgelegd. Het uitgaande verkeer moet daarom over één, in plaats van twee rijstroken rijden.

We hebben vastgesteld dat dat voor problemen zorgt. Omdat het tijdens de eerste weken relatief gemakkelijk ging, zijn automobilisten die route wellicht blijven gebruiken.

De problemen zijn het gevolg van het weefverkeer in de Belliardstraat. Vorige week was er bovendien een samenloop van omstandigheden (sneeuw en ongelukken), maar toch blijkt dat de overgang van twee rijvakken naar één rijvak voor het uitgaande verkeer een impact heeft op de doorstroming.

Daarom heb ik een extern bureau gevraagd om te onderzoeken welke maatregelen we kunnen nemen. De resultaten zijn er, maar ik heb ze nog niet gelezen.

U gaf zelf al aan dat we van bij het begin wisten dat dit een moeilijke bouwplaats is die een impact heeft op het verkeer. Het zijn zeer ingrijpende werken, maar we hebben geen andere keuze.

[421]

Eind deze maand zullen ook de tunnels van Meiser en Montgomery in de richting van de E40 dicht gaan. We kunnen niet anders: deze omvangrijke werkzaamheden moeten in één jaar klaar zijn.

De werkzaamheden op zich zijn niet het probleem. Het probleem is simpelweg dat er te veel auto's in Brussel zijn. Het wordt tijd dat iedereen dat durft toe te geven. Er moet maar iets gebeuren en alles zit strop. Als ik opnieuw mag verwijzen naar Wenen, waar ik op werkbezoek was: zelfs daar wisten ze dat er te veel auto's Brussel in en uit willen.

Uiteraard zetten we zwaar in op coördinatie. Ik stel voor dat ik u het hele plan van de bouwplaats nog eens bezorg: het is gemakkelijker als u dat gedetailleerd op papier krijgt.

[423]

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Er zijn inderdaad veel te veel auto's in Brussel, dat spreekt voor zich. Er is geen enkele stad in Europa waar het aantal auto's in verhouding tot het aantal inwoners zo hoog is. Wij zijn daarin koploper.

De heer Pascal Smet, minister.- In de nieuwe studie van INRIX staat Brussel nochtans niet in de top honderd van de filesteden. Eigenlijk zou daar eens een vraag over gesteld moeten worden.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat er hinder is als er werken zijn en die werken moeten gebeuren. Ik ben het ook met u eens wat het uitgaand verkeer betreft. Een strook die gesloten is in de Belliardtunnel heeft een impact op het verkeer. Ik doelde echter op het inkomende verkeer 's ochtends vanuit het oosten en noordoosten van Brussel richting centrum.

De heer Pascal Smet, minister.- Welke as is dat?

De heer Paul Delva (CD&V).- Het gaat om de Tervurenlaan en Montgomery.

Daar zijn pas sinds vorige week problemen. Daarvoor was het niet zo. Ik weet niet wat er gebeurd is. Vandaag zag ik een ongeziene hinder en er waren nochtans geen slechte weersomstandigheden. Wat is er veranderd tussen vorige week en de periode daarvoor? Zijn er misschien nog tunnels gesloten?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik zal het laten analyseren.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat zou nuttig zijn, want de hinder is werkelijk enorm. Ondanks het te grote aantal auto's in Brussel, is het een abnormale situatie.

- *Het incident is gesloten.*

[439]

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).- Anderhalf jaar geleden kondigde u aan dat er weldra een interventieteam zou worden opgericht om snel defecte voertuigen in de tunnels weg te slepen en op die manier langdurige verkeershinder te voorkomen. Nu moet steeds de politie ter plaatse komen, maar die heeft soms andere prioriteiten waardoor de verkeershinder langer dan nodig blijft aanslepen.

Het idee van een interventieteam voor de tunnels werd heel goed onthaald in en buiten dit parlement. Het team zou de opdracht krijgen om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren, de openbare wegen berijdbaar en in goede staat te houden en de dienstverlening te versnellen.

Het interventieteam zou worden opgericht via een openbare aanbesteding waarin voorzien is in het meerjareninvesteringsprogramma voor de renovatie van de tunnels. Volgens de minister moest het team vanaf 2017 operationeel zijn.

De openbare aanbesteding was in september 2017 echter nog steeds niet gegund, want ze was gebaseerd op oude wetgeving. Daarom moest er eerst een aangepaste aanbesteding opgesteld worden op basis van de nieuwe wetgeving, die in de zomer van 2017 van kracht is geworden. De aanbesteding zou dan later dat jaar, eind 2017, gepubliceerd worden.

In het licht van het belang van de tunnels voor een vlotte mobiliteit in Brussel en omdat er zelden een week voorbij gaat zonder een incident in de tunnels, heb ik de volgende vragen.

Is de aangepaste openbare aanbesteding voor de oprichting van het snelle interventieteam ondertussen gepubliceerd? Hoe wordt daarin de taakomschrijving van het snelle interventieteam geformuleerd?

Hoeveel partijen tekenden hierop al in? Tot wanneer kunnen geïnteresseerde partijen nog intekenen?

Welke verdere stappen zijn er nog nodig met het oog op de oprichting van dat interventieteam? Wanneer denkt u dat het team operationeel zal zijn?

[443]

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

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben eind 2017 het bestek ontvangen. We hadden helaas toch nog een heleboel vragen voor de administratie, onder meer over het overleg met politie en brandweer. Daarnaast waren er ook opmerkingen van technische aard, onder meer inzake het ontbreken van groene technologie bij de voertuigen. We hebben het bestek dan ook teruggestuurd naar de administratie en die werkt nu aan een aangepaste versie, die deze maand klaar moet zijn. Hopelijk kan het bestek dan snel gepubliceerd worden. We waren echt niet tevreden over het eerste resultaat.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik begrijp dat een bestek aan een bepaalde kwaliteitsnorm moet voldoen, maar het blijft een spijtige zaak, want daardoor verliezen we weer heel wat tijd. Als u binnenkort van de administratie de aanpassingen ontvangt, veronderstel ik dat een en ander snel gepubliceerd kan worden. Denkt u dat het interventieteam nog tijdens deze regeerperiode operationeel zal zijn?

[447]

[451]

De heer Pascal Smet, minister.- Daar ga ik wel vanuit.

In elk geval wil ik dat de volgende regering de werking van de administratie eens grondig onder de loep neemt.

[453]

- *Het incident is gesloten.*

[455]

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 gestion des abribus sur le territoire de la Région".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le transfert de la gestion des abribus des communes vers la STIB traîne depuis des années. On se rappellera que la Région avait lancé un concours et sélectionné un type unique d'abris, mais que face à la difficulté des négociations avec certaines communes, le marché avait tout simplement été annulé.

Au-delà de la pure question esthétique, les abribus représentent un élément fondamental dans le quotidien des usagers de la STIB. Il semble donc logique de considérer ceux-ci comme faisant partie intégrante du réseau de transports en commun.

On sait que le nerf de la guerre se trouve dans les recettes publicitaires, et que vous aimez la publicité qui, pour vous, met de la couleur dans la ville. L'appât du gain publicitaire de certaines communes se ressent dans le confort de nombreux abribus. Littéralement emballés de publicités, ils ne permettent plus aux usagers de voir si leur bus ou leur tram arrive.

Parfois, des écrans vidéo y sont installés. Ils attirent tellement l'attention qu'il devient impossible de se concentrer sur quoi que ce soit d'autre, comme un livre, par exemple. En outre, quand on voit le nombre de campagnes qui sont menées pour conseiller aux parents de ne pas laisser leurs enfants trop longtemps devant des écrans, il est paradoxal de voir qu'ils ont le nez sur des écrans grâce aux pouvoirs publics.

Par ailleurs, certains panneaux sont équipés de caméras, à l'insu des usagers. Enfin, le contenu de certaines publicités est tout simplement incompatible avec l'intérêt général. Je songe aux publicités récentes pour des alcooliers. Là encore, on dépensera ensuite beaucoup d'argent pour des

campagnes de santé publique visant à informer les gens des effets nocifs de l'alcool !

En résumé, le réseau de la STIB voit son confort et son image dégradés par cette situation.

Quel budget la Région a-t-elle consacré au projet avorté d'abribus Xavier Lust ? Où en sont les négociations avec les communes ? Sur les voiries régionales, de quelle marge de manœuvre la Région dispose-t-elle pour installer d'autres abribus que les abribus communaux ? Y a-t-il un obstacle à une telle démarche ?

[461]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Le budget consacré au projet d'abribus régional, dont Xavier Lust a remporté le concours, est de l'ordre de 180.000 euros. Vous trouverez en annexe du compte rendu un tableau reprenant la liste des gestionnaires d'abribus.

Il est exact que la STIB peut et doit reprendre la gestion des abribus. Elle n'a pas géré ce dossier de la meilleure manière. Une nouvelle analyse de la situation permettra, je l'espère, à ses organes décisionnels de relancer le processus dans les semaines ou mois à venir. Les pourparlers sont en cours sur la reprise de la gestion des abribus.

Le projet n'est pas abandonné. Je suis d'accord avec vous sur la nécessité d'une unité de nos abribus.

[463]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je note que vous critiquez le travail des employés de la STIB qui poursuivraient d'autres buts que le bien-être des usagers. Pour "accuser" les communes, je me suis basée sur la dernière réponse que vous nous aviez faite dans ce parlement à la suite de la dernière question posée sur le sujet. Je me rends compte que finalement, vous nous livrez une autre interprétation aujourd'hui.

(Remarques de M. Smet)

J'ai relu les dernières réponses disponibles dans les annales parlementaires et à l'époque, ce n'était que de la faute des communes. Aujourd'hui, je constate que vous accusez également la STIB.

C'est un dossier qui traîne depuis des années. Il serait vraiment temps de pouvoir en sortir la tête haute. Cela se fera-t-il sous cette législature-ci ? Je ne sais pas. Je n'aimerais en tout cas pas que le prochain ministre soit obligé de nous expliquer que rien n'a bougé sous la précédente législature.

Je n'ai rien entendu quant à la protection du confort des usagers par rapport à l'envahissement publicitaire. J'attends donc la liste des communes et surtout, comme beaucoup de mes collègues et d'usagers, j'attends de voir sur le terrain les choses rentrer dans l'ordre pour le bénéfice collectif.

[469]

- *L'incident est clos.*

[471]

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme de Grootte.

INTERPELLATION DE MME JULIE DE GROOTE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

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

concernant "l'ouverture du Chirec sur le site de Delta et son impact sur la mobilité".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Le Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec) a ouvert ses portes le 9 décembre dernier. Après trois mois, on peut tirer un premier bilan sur l'accessibilité et la mobilité, concepts qui ne sont pas synonymes.

Cette fusion bénéfique de deux hôpitaux a suscité moult réflexions. La question de la mobilité est centrale dans ce projet. Dès 2014, Agora avait réalisé une étude d'incidences relative à la construction de ce nouvel hôpital sur le site de Delta, centrée presque exclusivement sur la mobilité. Lors de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme et d'environnement par le Chirec, cette étude mettait en exergue la mobilité comme un enjeu principal, compréhensible au vu de l'intensité du trafic aux alentours.

Depuis lors, quelles analyses complémentaires ont-elles été menées pour étayer les résultats de cette étude d'incidences ? Quels sont les premiers effets observés en termes de mobilité depuis la mise en service officielle de l'hôpital ? Qu'est-ce qui fonctionne et que faut-il améliorer ?

[477]

En 2014, l'étude d'Agora émettait une série de propositions. Quelles mesures avez-vous mises en place pour tenter de faire face aux répercussions du déménagement, sachant que même à l'heure actuelle, tous les services ne sont pas encore opérationnels, même s'ils sont de plus en plus intégrés ?

Comment le maintien ou non du viaduc Herrmann-Debroux affecte-t-il directement ou indirectement l'accès au site et les incidences relevées dans l'étude ? Comment ce point est-il aujourd'hui intégré dans la réflexion menée avec les communes et les comités de quartier ?

Par ailleurs, quand on parle de mobilité et d'accessibilité du site - et certainement pour des personnes qui ne sont pas au mieux de leur forme, puisqu'elles se rendent dans un hôpital -, cela concerne aussi les piétons et les cyclistes. Avez-vous prévu un renforcement des transports en commun, en particulier de la ligne 71 et du métro ? Comment l'accès à l'entrée du Chirec est-il assuré au sortir du bus 71 ou de la station de métro Delta ? Je m'y suis essayée au tout début et j'ai trouvé cela très hasardeux. Comment comptez-vous améliorer la situation ?

[479]

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les conclusions de l'étude d'incidences du projet du Chirec portaient essentiellement sur :

- la reconfiguration de la partie sud du boulevard du Triomphe, afin d'assurer l'accessibilité du site du Chirec par les différentes catégories d'usagers ;

- la nécessité de créer par ailleurs un accès direct au complexe hospitalier à partir de la E411.

Concrètement, l'adaptation de la partie sud du boulevard du Triomphe a consisté en la création de deux carrefours supplémentaires, respectivement pour l'accès principal du Chirec et l'accès aux urgences. Cet aménagement a fait l'objet de microsimulations étendues, qui ont confirmé que moyennant la mise en place d'une coordination des feux à l'échelle des trois carrefours de la partie sud du boulevard du Triomphe, le nouvel aménagement permettrait d'écouler les flux attendus, compte tenu de la réalisation de l'accès sud.

La partie sud du boulevard du Triomphe réaménagé est en service depuis le 20 octobre 2017. Au vu des informations provenant du terrain, Bruxelles Mobilité estime que l'aménagement fonctionne comme prévu. La seule adaptation apportée au fonctionnement initialement prévu de la régulation (fonctionnement des feux) concerne la traversée piétonne de l'accès ULB3. Celle-ci était inutilement pénalisée, avec un passage au rouge lors du passage au vert de la traversée du boulevard du Triomphe face à l'accès principal du Chirec.

Les conditions de circulation des cyclistes et piétons sur la partie sud du boulevard du Triomphe, du côté du Chirec, répondent aux normes existantes. Au niveau du carrefour avec la rue Cockx, situé hors du projet de réaménagement de la partie sud du boulevard du Triomphe, et sur la partie sud du boulevard du Triomphe du côté de la Plaine, les aménagements existants sont par contre clairement inférieurs aux normes. Regagner de l'espace au bénéfice des modes actifs impliquerait toutefois de réduire le nombre de bandes de circulation, ce qui demande de revoir fondamentalement cette entrée de la ville. Cette question est abordée dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, en cours d'élaboration.

Par ailleurs, un nouvel arrêt supplémentaire de transport public - l'arrêt Triomphe - a été créé à hauteur de l'entrée principale du Chirec pour assurer la desserte directe du site par le bus 71 à partir de Delta. Dans l'autre sens, vers Delta, l'arrêt Triomphe qui existait déjà a été déplacé vers l'entrée principale du Chirec.

Ces deux arrêts desservis par les bus 71 et 72 ont été mis en service en même temps que l'hôpital. Cependant, les premiers jours, l'arrêt vers Delta n'a pas pu être utilisé dans de bonnes conditions, en raison de l'occupation du site propre du bus par des voitures en stationnement.

[481]

La situation est à présent régularisée. L'arrêt en direction de Delta est pleinement équipé, avec un abri. L'abri doit encore être installé à l'arrêt dans l'autre direction, vers le cimetière d'Ixelles.

L'offre de transports publics de la STIB n'a pas encore été renforcée à hauteur du nouveau site du Chirec. Cependant, le plan directeur pour les bus, qui sera approuvé prochainement, prévoit l'ajout d'une seconde ligne, qui renforcera le lien avec le métro à la station Delta et offrira de nouvelles liaisons directes vers Ixelles et Watermael-Boitsfort d'une part, et Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert d'autre part. Grâce à l'acquisition de nouveaux bus, la fréquence de la ligne 71 pourra être augmentée.

La réalisation de l'accès sud sur le site du triangle Delta sud est prise en charge par le Chirec, dans le cadre d'accords avec la Société d'aménagement urbain (SAU), propriétaire du site.

[483]

Bruxelles Mobilité réalisera toutefois la connexion entre la boucle de la E411 et le pertuis sous la ligne de chemin de fer. Bruxelles Mobilité a déjà travaillé sur une esquisse, mais elle date de quelques mois. Bruxelles Mobilité reprendra contact avec les différents intervenants pour savoir où en est le projet du Chirec d'aménagement d'une voirie à l'intérieur du site, afin de continuer à travailler sur la connexion avec la E411. Aucun calendrier n'est encore fixé.

Aucune analyse de la situation n'a été réalisée jusqu'à présent, mais il va de soi que ce sera le cas.

La reconfiguration de l'entrée de la ville par la E411 en boulevard urbain, telle qu'envisagée dans le cadre du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux en cours d'élaboration, aura forcément un impact important sur l'accessibilité du Chirec par les différents modes de déplacement. Il s'agit toutefois d'un projet à moyen et long terme.

[487]

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Il me semblerait opportun d'évaluer la situation après trois mois et de demander formellement, en tant que ministre de la Mobilité, l'avis du Chirec.

Il serait intéressant pour nous de bien voir la situation des différentes entrées. À court terme, cela justifierait une augmentation de la fréquence du bus 71, la création d'une seconde ligne et

l'instauration d'un arrêt du 71 devant l'entrée principale. Cela permettrait aussi de coordonner l'accès par la E411, ainsi que celui des piétons et cyclistes.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais demander l'avis du Chirec.

- *L'incident est clos.*

[495]

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "la non-synchronisation des feux de circulation sur un axe régional majeur, la chaussée de Waterloo et ses conséquences sur la vitesse commerciale des bus qui l'empruntent".

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Vous vantiez les mérites de la synchronisation des feux de signalisation pour la fluidification de trafic et la réduction de pollutions environnementales. Je pense que de nombreux collègues vous ont déjà posé la question en commission. Pourquoi y a-t-il synchronisation sur certains axes et non sur d'autres ? Quels sont les arguments pour doter une artère régionale de cette technologie ? Quelles sont les artères qui en bénéficient ?

Je prends l'exemple de la chaussée de Waterloo qui relie Saint-Gilles à Uccle en passant par Ixelles, largement empruntée non seulement par les automobilistes, mais aussi par les transports en commun, notamment les sociétés de bus wallonne et flamande. Or elle ne bénéficie pas de la synchronisation des feux. Les parties comprises entre la Barrière de Saint-Gilles et Ixelles ainsi qu'entre la Bascule et la Région flamande connaissent généralement de gros embouteillages. Qu'en est-il précisément ?

[501]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Dans l'accord de gouvernement, Bruxelles Mobilité s'est vu assigner la tâche de fluidifier les "quinze lieux et trajets les plus congestionnés de la Région". L'équipement de ces axes nécessite une étude qui se fera soit en interne, soit par un bureau d'études externe, afin d'établir des grilles de fonctionnement adaptées qui permettront une circulation plus fluide, mais aussi de tenir compte des transports en commun sur ces axes ainsi que de nombreux autres paramètres. Pour chaque carrefour, une bibliothèque de plans sera composée, dont des plans de signalisation pour la synchronisation.

Outre l'élaboration de nouveaux plans de signalisation pour les axes concernés, le contrôleur de trafic sera également relié à la centrale des feux de signalisation. Cette liaison permettra la télésurveillance et la télégestion du carrefour, de sorte qu'on pourra, par exemple, commuter entre différents plans de signalisation. La liaison du contrôleur de trafic nécessite soit le placement d'un nouveau contrôleur de trafic, soit la mise à jour du logiciel du contrôleur existant.

Le choix des axes est donc aussi lié aux travaux de réaménagement. Pour les axes qui bénéficient actuellement ou qui bénéficieront d'un réaménagement, Bruxelles Mobilité assurera le suivi des chantiers et équipera les carrefours, à la fin des travaux, de contrôleurs performants et de systèmes de régulation de feux de signalisation. Les axes qui ne seront pas en chantier durant les années qui suivent ont déjà été équipés.

Les lieux et axes suivants sont déjà équipés :

- en 2016, la rue Belliard, l'avenue Charles-Quint et l'avenue d'Auderghem ;

- en 2017, l'avenue Léopold II, la place de l'Yser, la place Saintelette, le quai des Usines, la chaussée de La Hulpe, l'avenue du Parc Royal, la Petite ceinture (partiellement), le boulevard Général Jacques (partiellement), le boulevard Industriel et le boulevard Mettwie (partiellement).

En 2018, l'équipement des axes suivants est planifié : la chaussée de Waterloo, la Porte de Ninove, le boulevard de la Woluwe, le trajet de la ligne de tram 9, la Petite ceinture (la suite), la chaussée de Mons entre la frontière de la Région et l'avenue Van Laer (en fonction du démarrage du réaménagement).

Cela ne signifie pas qu'il n'y a aucune synchronisation sur les autres axes. En effet, quelques axes bénéficient déjà, depuis des années, d'une vague verte ou de l'une ou l'autre forme de synchronisation.

[503]

Avec les moyens dont elle dispose, Bruxelles Mobilité s'efforce constamment de rendre ces méthodes de régulation plus intelligentes et plus performantes. J'ai demandé à Bruxelles Mobilité de lancer un marché de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour travailler plus vite grâce à un support externe.

Cependant, le fait de rendre les feux de signalisation plus intelligents ne constitue pas le seul moyen de fluidifier la circulation. Parmi les autres régulations intelligentes, citons la priorité des transports en commun sur un axe, sans ou avec peu de perte de capacité pour les véhicules, et la réduction des temps d'attente des piétons avec maintien de la priorité des transports en commun.

La synchronisation de la chaussée de Waterloo entre l'avenue Winston Churchill et la frontière avec la Flandre est planifiée pour 2018. La mise à jour nécessaire à cet effet de tous les contrôleurs de trafic est dans sa phase ultime, et les plans de signalisation ont déjà été établis par le bureau d'études.

La synchronisation de la chaussée de Waterloo entre la Barrière de Saint-Gilles et Ixelles n'est pas entièrement planifiée. En revanche, Bruxelles Mobilité envisage d'apporter des améliorations ponctuelles sur cette partie de la chaussée de Waterloo, au lieu d'une coordination de l'axe. En effet, trop de transports en commun croisent la chaussée de Waterloo et une coordination de cette dernière aurait un effet négatif sur la vitesse commerciale du transport en commun en général dans la zone. Si l'on fluidifie davantage la chaussée de Waterloo, c'est aussi au détriment de lignes comme celle du tram 81.

Un équilibre doit toujours être recherché.

[505]

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Effectivement, la fluidification ne veut pas dire que les voitures peuvent rentrer plus vite, et donc que plus de voitures pourront rentrer dans la ville. L'objectif des transports en commun est aussi la réduction des pollutions environnementales telles que peuvent en causer les voitures qui s'arrêtent sur les lieux.

Mais il y a aussi - et cela ne faisait pas partie de cette question - une incompréhension par rapport à des carrefours où, sur un axe, les feux ne passent au rouge que dans un seul sens. C'est extrêmement dangereux. Tous les matins, par exemple, je traverse à pied le carrefour de la chaussée de Wavre et de la rue du Trône, à la hauteur du restaurant L'Horloge du sud. La circulation s'arrête d'un côté, ce

qui encourage le piéton à traverser, mais elle continue de l'autre.

La synchronisation, c'est une sécurité pour le piéton. Il serait intéressant, dans le cadre de l'étude que vous avez commandée, de bien vérifier si le nombre de voitures empruntant cet axe reste stable. Nous ne voulons pas davantage de voitures !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le développement de l'offre de bus et de trams dans le nord-est de Bruxelles".

[513]

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Il a beaucoup été question du réseau de métro nord qui tarde à venir. Aujourd'hui, ma question porte sur la ligne de tram 55. Cette ligne est déjà saturée en heure de pointe et cette situation ne fera que s'aggraver.

Quels projets sont-ils prévus pour renforcer l'offre de transport de surface dans cette zone, en attendant l'arrivée du métro ? Le Plan bus prévoyait la création d'une nouvelle ligne, la ligne 56, qui allait notamment parcourir la zone. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

Une décision a-t-elle été prise quant à l'avenir de la ligne de tram 55 après la mise en service du métro ? Il avait été évoqué que cette ligne serait supprimée à partir du moment où le métro entrerait en service, or les utilisateurs de cette ligne de proximité sont attachés à son maintien, surtout dans le cadre de petits trajets, en particulier les utilisateurs avec des poussettes, chargés de sacs de courses, ou les personnes âgées qui préfèrent ne pas emprunter d'escalator entre les quais de métro et la surface.

[515]

Par ailleurs, cette ligne passe par la chaussée de Helmet, offrant à ses nombreux commerces une

visibilité qui n'est pas du luxe vu leurs difficultés, notamment depuis l'ouverture de Docks Brussel.

[517]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Une des principales justifications pour la mise en service de la ligne de métro nord est précisément l'augmentation de la capacité sur des axes chargés, là où le tram atteint progressivement sa limite de capacité horaire. La ligne 55 offre actuellement un tram T3000 toutes les cinq minutes en heures de pointe, soit 2.208 places par heure et par sens.

Il n'est pas possible d'acheter des trams plus longs pour la ligne 55. Plusieurs arrêts, comme Liedts, Verboekhoven ou Paix, ne peuvent pas être allongés. Augmenter la fréquence est également impossible, car la gare du Nord est saturée par les lignes 3, 4, 25 et 62. Enfin, fusionner la ligne 55 avec la ligne 4 détériorerait l'offre sur l'axe nord-sud dont les capacités atteignent aussi leur limite.

Plusieurs mesures sont envisagées pour améliorer l'offre, mais aussi les capacités de transport, sur les différentes lignes du nord-est de la Région, par exemple les lignes 45 ou 64, qui devraient bénéficier d'autobus articulés et ainsi partiellement soulager la ligne 55 des voyageurs allant vers d'autres destinations.

Le Plan directeur pour les bus, qui sera bientôt approuvé en deuxième lecture, comporte une nouvelle ligne de bus 56 passant par la place Verboekhoven et offrant des liaisons inédites entre Neder-over-Heembeek et Schuman.

La question du maintien éventuel d'une ligne de tram en complément du métro nord n'est pas encore définitivement tranchée. Elle dépendra de l'évolution de la demande dans la zone, des moyens disponibles et des besoins prioritaires.

[519]

Mme la présidente.- La parole est à Mme de Grootte.

Mme Julie de Grootte (cdH).- Donc, ni tram plus long, ni augmentation de la fréquence ne sont prévus. Quand la ligne 56 sera-t-elle mise en service ?

(Remarques)

M. Pascal Smet, ministre.- Une fois le plan approuvé.

Mme Julie de Grootte (cdH).- À court terme, on ne peut espérer qu'un bus articulé pour le 45 et le 64.

M. Pascal Smet, ministre.- Effectivement. Puis il y aura la nouvelle ligne de bus 56.

- *L'incident est clos.*

[531]

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "le parking de dissuasion Ceria".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "l'état d'avancement de la construction de parkings de dissuasion dans et en dehors de Bruxelles".

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

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 "le troisième Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le Plan taxi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "l'approbation du Plan taxi en première lecture".

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

[547]

INTERPELLATION 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 grève à la STIB le 19 février 2018".

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- M. le ministre, chose relativement peu fréquente, la STIB a connu un mouvement de grève ce 19 février. Les revendications étaient assez larges mais certaines d'entre elles méritent particulièrement notre attention, dans la mesure où il s'agit de problèmes qui n'ont rien de neuf et qui ont un impact direct à la fois sur la qualité du réseau et le bien-être des usagers, mais aussi sur celui des travailleurs de cette entreprise.

Tout d'abord, il y a cette question récurrente relative au département "field support" dont la mission de sécurisation a souvent fait l'objet de questions dans ce parlement. J'aimerais faire le point à ce sujet avec vous. Qu'en est-il des nouveaux engagements dont il a longuement été question les années précédentes, à la suite des tristes événements de 2016 ? Je vise ici entre autres les agents ASS, leur formation et leur encadrement. Où en est-on par rapport au plan initial ?

De même, je vous avais interpellé sur la multiplication des dispatchings à l'occasion de l'ouverture du numéro 1707 qui avait été confié à une entreprise privée. Où en est ce fameux numéro 1707 ? Quelle est son utilité à l'heure actuelle ? Je m'inquiète parce que parmi les revendications du personnel, on retrouve des plaintes quant au flou dû à la multiplication des dispatchings.

Il y a deux législatures, je m'inquiétais d'un problème qui était déjà à l'époque source de burn-out chez certains travailleurs et qui engendre encore et toujours des perturbations évitables pour les passagers, à savoir le manque d'effectifs au dispatching bus, clé de voûte de la gestion du moindre incident. Ce problème n'a manifestement toujours pas été résolu. En effet, on retrouve toujours cette revendication parmi celles qui ont motivé la grève du 19 février. La mise en œuvre du Plan bus met également en évidence un manque d'effectifs au mode bus en général, si l'on en croit les travailleurs.

Je me permettrai également de souligner la pénibilité dont se plaignent les voyageurs mais aussi les travailleurs, en cas de chantier. En effet, vos services de Bruxelles Mobilité n'ont manifestement toujours pas l'instruction de donner la priorité au transport public sur le trafic automobile en cas de déviation. Cette pénibilité est aussi dénoncée par les travailleurs du réseau de surface qui en payent également les conséquences.

[551]

Et j'aimerais vous entendre également. Nous n'avons pas ici vocation à nous substituer aux procédures de concertation sociale au sein de la STIB. Néanmoins, en tant que pouvoir de tutelle du plus important employeur de la Région, il est important que nous nous assurions de ce que les mesures prises s'appliquent dans le respect du bien-être des travailleurs, mais également qu'elles soient accompagnées des moyens nécessaires à leur bonne application.

Sans quoi, non seulement les travailleurs de la STIB en payent le prix, mais également la qualité du réseau et donc les voyageurs. C'est pourquoi il est fondamental que vous nous expliquiez quels sont les mesures et les moyens concomitants qui ont été définis pour répondre aux problèmes qui ont entraîné ce mouvement de grève. En particulier à la veille de la conclusion du prochain contrat de gestion.

Une bonne part des revendications aujourd'hui mises en évidence sont liées à des problèmes connus depuis plusieurs années. Je pourrais revenir également sur l'état du matériel roulant et les bus. Certes, de nouvelles commandes sont en cours, mais on sait aussi qu'à l'heure actuelle, certains bus en piteux état continuent d'être en service. Cette situation est aussi liée à des questions d'entretien, à des décisions de travailler à flux tendu, de supprimer tout stock.

J'espère que vous n'ignorez pas que, dans certains dépôts, pour réparer certains bus, on prélève les pièces sur des bus qui ne roulent pas à ce moment-là. Il y aurait aussi de nombreuses questions à se

poser à ce sujet. Ce phénomène s'appelle le cannibalisme.

On a fait le choix d'une politique qui sous-traite beaucoup, qui fonctionne selon certaines méthodes à flux tendu, et donc, aujourd'hui en attendant l'arrivée des nouveaux bus, on a des vieux coucous qui circulent sur certaines lignes, sans doute pas celles que vous empruntez, car on les appelle les lignes de service public, celles que prennent uniquement les gens qui n'ont pas le choix et qui n'ont pas de voiture.

[553]

Je souhaiterais savoir où nous en sommes. J'ai l'impression que le choix a peut-être été opéré de délaissier des budgets d'exploitation au profit d'investissements considérables dans de futures infrastructures lourdes. Je ne voudrais pas que l'histoire se répète et que certains choix soient faits au détriment de l'exploitation.

[555]

Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne les agents et le personnel encadrant du service de sécurité de la STIB, je vous renvoie aux réponses apportées à la question orale du 29 janvier 2018.

En ce qui concerne les différents dispatchings de "field support" à la STIB, chaque dispatching travaille sur la base de procédures de travail claires. Celles-ci sont revues en cas de changements au sein de l'entreprise, susceptibles d'induire une modification du fonctionnement interne. Il n'y a donc, selon la STIB, aucun flou qui entoure leurs missions. Chaque dispatching a des spécificités et des prérogatives propres. L'exercice de chaque dispatching nécessite des formations distinctes.

Le dispatching dédié à la sécurité répond, dans sa structure et son mode de fonctionnement, à un cadre légal que la STIB doit respecter scrupuleusement. Il gère la sécurité des personnes - les voyageurs et les agents de la STIB - et des infrastructures, et coordonne les différentes interventions en temps réel. Ce dispatching est en contact avec les forces de l'ordre. Il fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et est assuré par des agents Vigilis.

Le dispatching central assure la coordination avec les dispatchings du métro, du tram et du bus. Le dispatching électrique assure la liaison avec le service à la clientèle et le back-up du dispatching technique et du dispatching dédié à l'information aux voyageurs.

Le dispatching technique assure la gestion des urgences techniques, pilote les équipes techniques de premier échelon en temps réel et commande l'ouverture et la fermeture des stations de métro.

Le dispatching liaison apporte un soutien opérationnel et administratif aux agents. Il est le point de contact pour les agents multimodaux, gère les portillons d'accès à l'entrée des stations et interagit avec les voyageurs lorsque c'est nécessaire.

Le dispatching dédié à l'information aux voyageurs assure l'ensemble des communications audio vers les voyageurs, tant pour ce qui est du préprogrammé que du temps réel en cas d'incidents. Il gère les tweets et assure le contact avec les voyageurs au travers des bornes de contact situées dans les stations de métro ou de pré-métro.

[557]

En ce qui concerne le manque d'effectifs au dispatching bus, le nombre de kilomètres parcourus par la flotte de bus a augmenté de 2,8% entre 2015 et 2017. Dans le même temps, les effectifs des régulateurs et des dispatchers au dispatching bus ont augmenté de 7,5%. Selon la STIB, les efforts nécessaires en termes d'effectifs ont été réalisés et donnent satisfaction.

En ce qui concerne le manque d'effectifs pour la mise en œuvre du Plan bus, ce dernier représente une croissance attendue de l'offre de 30% en termes de places-kilomètres sur la période 2018-2021. Cette augmentation importante sera toutefois principalement concentrée sur les années 2019-2020. Pour ce faire, la STIB prévoit d'accroître ses effectifs pour le mode bus d'environ 500 chauffeurs et 80 membres du personnel technique.

Logiquement, cette augmentation aura lieu principalement durant les années 2019-2020. En 2018, l'offre sera similaire à celle de 2017 et ponctuellement augmentée là où c'est possible. L'année 2018 sera surtout consacrée à la préparation, l'organisation et, en partie, l'anticipation des plans d'engagements massifs à concrétiser en 2019-2020.

En ce qui concerne les budgets d'exploitation qui seraient délaissés au profit des budgets d'infrastructure, la STIB indique qu'il n'en a jamais été question. Peut-être vous référez-vous au programme Drive, approuvé par un gouvernement dont votre parti était membre et dont l'objectif était de réaliser des économies sur les coûts de fonctionnement en général ? Ce programme a bien été mis en place, conformément à ce qui était convenu dans le contrat de gestion signé par le gouvernement dont vous faisiez partie.

En ce qui concerne la grève du 19 janvier dernier, la direction et les syndicats de la STIB sont parvenus à un accord sur les principes d'organisation du travail et la concertation à venir au sein du "field support", le département de la STIB chargé notamment d'assurer la sécurité sur le réseau de

transport public bruxellois. Les partenaires se sont également mis d'accord sur un calendrier de négociations concernant les autres points en cours de discussion au sein de l'entreprise.

L'impact des chantiers sur la circulation des transports publics a déjà été abordé largement il y a une semaine, lorsque nous avons parlé de la coordination des chantiers.

[561]

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Votre réponse est relativement claire sur les rôles des dispatchings, mais n'apporte pas d'éclaircissements sur la question du fameux 1707, qui crée un niveau intermédiaire supplémentaire sans efficacité supplémentaire.

Les problèmes d'entretien des bus et de moyens réservés aux bus datent déjà du gouvernement dans lequel vous étiez ministre pour la première fois. Il est néfaste d'avoir des absences de stocks et des procédures complexes quand il faut réparer un bus.

J'espère que la question des chantiers sera suivie d'effets, en tenant compte des transports en commun également sous l'angle du bien-être au travail des conducteurs de la STIB. Je me réjouis que la concertation sociale ait débouché sur des avancées, notamment pour les pensions des travailleurs. Je resterai extrêmement attentive à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

[565]

[101]

INTERPELLATION DE MME KENZA YACOUBI

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

concernant "l'arrestation de migrants dans le cadre d'opérations de contrôle conjointes par des agents de la STIB et de la police sur le réseau de transports en commun bruxellois".

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

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Je me joins à l'initiative de mes collègues Ecolo lancée vendredi dans notre hémicycle, raison pour laquelle nous portons ces tee-shirts. Je vous interpelle pour obtenir une réponse sur le fond du dossier et une explication précise.

De nombreux membres et bénévoles de la Plate-forme citoyenne de soutien aux réfugiés s'inquiètent des conséquences d'opérations de contrôle conjointes, réalisées par des agents de la STIB avec l'appui de la police, visant le contrôle des titres de transport sur le réseau bruxellois.

Si le contrôle des titres de transport par la STIB sur son réseau est une mission légitime et nécessaire, il est tout aussi légitime que ses agents se fassent accompagner par des agents de police quand cela est jugé nécessaire pour leur sécurité. Toutefois, de plus en plus de citoyens s'inquiètent de voir des agents de la STIB participer à des missions de police visant aussi à soumettre à un contrôle policier des voyageurs sans titre de séjour.

Ce n'est pas la première fois que cette question est abordée au sein de cette commission, mais nous n'avons pas eu, jusqu'ici, de réponse claire quant à votre position sur l'opportunité de voir des agents de la STIB participer à ce type d'opération qui n'est pas de leur ressort.

À une question posée par mon collègue Marc-Jean Ghysse en mai 2017, vous avez répondu qu'il ne relevait pas du gouvernement de décider quand et comment les contrôles devaient avoir lieu, et que les contrôles effectués par la STIB sur son réseau se limitaient à vérifier que le voyageur possédait un titre de transport.

[107]

Vous précisiez également que c'est uniquement en l'absence de ce titre de transport que les agents peuvent demander à voir le document d'identité de la personne. Vous avez également affirmé que ce n'était qu'en cas de problème pour la sécurité des agents de la STIB que les agents de police étaient susceptibles d'intervenir.

Il semble cependant que la réalité soit tout autre et que ce type de contrôle conjoint s'apparenterait parfois davantage à un dispositif de nasse visant à la réalisation de contrôles systématiques des documents d'identité ou des titres de séjours par la police. Ce type d'opération deviendrait de plus en plus fréquent et serait notamment réalisé par des officiers de police en civil, sans qu'il soit réellement possible de savoir s'ils relèvent des zones ou du niveau fédéral, ce qui ne facilite pas d'éventuels recours.

En tout état de cause, l'insécurité ressentie par les migrants en grande difficulté est telle que, même

munis de titres de transports, nombreux sont ceux qui redoutent l'usage de nos transports en commun. Cette situation mobilise de nombreux bénévoles chauffeurs assurant leur transport vers les bénévoles hébergeurs.

Considérant que vous vous étiez engagé à vérifier auprès de la STIB comment ce type d'opération conjointe était mise en place, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

1. Pouvez-vous préciser combien d'opérations conjointes police-STIB ont été organisées ces deux dernières années ?
2. Combien de ces opérations ont été menées à la demande de la STIB et combien l'ont-elles été à la demande de la police ?
3. Sur la même période, pouvez-vous faire état du nombre de personnes recensées comme personnes en situation administrative irrégulière par la police pour d'autres raisons que le défaut de titre de transport ?
4. Quels sont les principes observés par la STIB en ce qui concerne la mobilisation de son personnel dans le cadre de missions qui dépasseraient le seul contrôle administratif des titres de transports ?
5. Quelle est la position du gouvernement à ce sujet ?
6. N'y a-t-il pas lieu de saisir le conseil d'administration de la STIB afin de recueillir sa position sur cette question ?

[109]

Discussion

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Nous vous avons déjà interpellé, M. Smet, mais vous n'étiez malheureusement pas présent vendredi lors de la séance plénière et M. Vanhengel a répondu en votre nom.

Depuis notre dernière interpellation en 2017, la situation a empiré. Nous avons déjà certains témoignages de personnes arrêtées malgré le fait qu'elles avaient un titre de transport valable. Vous

nous aviez répondu que ce n'était pas normal et que vous alliez vous renseigner.

Désormais, il y a des opérations où des camionnettes de police attendent aux arrêts en surface ou aux alentours pour arrêter des personnes et les emmener en centre fermé. Certains agents de la STIB parlent même de collaboration avec l'Office des étrangers. Ce que vous niez.

Nous sommes passés à un autre niveau. Contrôler les titres de transport et mener des opérations ponctuelles conjointes avec la police dans des stations à problèmes diffèrent des opérations actuelles organisées conjointement de manière systématique et structurelle pour arrêter des sans-papiers. C'est un dévoiement la STIB. Une série d'agents de la STIB se retrouvent sous tension extrême car arrêter quelqu'un pour le placer en centre fermé hypothèque sa vie, c'est bien autre chose que de recevoir une amende.

Par ailleurs, les moyens policiers qui doivent être dévolus à la sécurisation du réseau sont monopolisés par ces opérations de harcèlement des sans-papiers. Or j'aimerais plutôt voir des patrouilles tard le soir dans des stations vides, mais les agents ne sont pas là.

[113]

J'estime qu'il y a vraiment une évaluation à faire, y compris de notre responsabilité. Dire qu'on ne fait qu'appliquer les règles en bons bureaucrates sans se soucier de ce qu'il advient aux personnes ensuite ne me paraît pas une attitude défendable.

[115]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les réponses sont claires et toujours les mêmes. Rien n'a changé. J'ai déjà répondu à ce sujet il y a quelques mois, notamment à M. Ghysels et Mme Genot.

La STIB contrôle si les voyageurs ont un ticket valable. Celui qui possède un titre de transport ne doit pas s'identifier. Dans le cas contraire, comme le prévoit la procédure de constat qu'ils ont légalement l'obligation de faire, les contrôleurs vont demander au fraudeur de décliner son identité afin de rédiger un procès-verbal. Manifestement, certaines personnes refusent et deviennent agressives. Dans ces cas, la STIB demande à la police d'intervenir et celle-ci peut demander à la personne concernée de s'identifier.

En 2016, 544 opérations de contrôle ont été menées conjointement par des agents de la STIB et des membres de la police, et 1.131 en 2017.

Pourquoi une telle augmentation ?

Chaque jour, les agents de contrôle de la STIB, répartis en équipe, effectuent en moyenne entre 16 et 24 points de contrôle. Deux à quatre d'entre eux font l'objet d'un contrôle conjoint avec les forces de l'ordre.

La hausse enregistrée entre 2016 et 2017 s'explique par le budget et l'attention apportée par les zones de police à la sécurisation des transports publics. Beaucoup d'usagers demandent d'avoir une plus forte présence policière sur le réseau. Si je ne me trompe, lorsque Mme Milquet était ministre de l'Intérieur, les syndicats eux-mêmes ont formulé une telle demande.

Concrètement, la STIB présente à la police un planning des points de contrôle. C'est la police qui décide ensuite de confirmer ou non sa présence lors de ces contrôles.

[117]

Il y a deux raisons à la présence policière : soit la STIB invoque cette présence lorsqu'il y a un problème pour identifier un individu, soit la police décide si elle veut accompagner une patrouille mais, c'est alors une décision qui appartient aux zones de police sur lesquelles je n'ai rien à dire.

Les personnes recensées comme en situation administrative irrégulière par la police pour d'autres raisons que le défaut de titre de transport ne relèvent pas de la STIB, mais de la police. Nous ne disposons pas de ces données détenues par la police. C'est à elle qu'il faut s'adresser pour en savoir plus.

J'en ai encore discuté avec le directeur général de la STIB. Lors des missions de contrôle, les agents de la STIB se limitent au contrôle des titres de transport et à la sécurisation des personnes présentes sur son réseau afin d'éviter par exemple la fuite de personnes sur les voies.

C'est à la police qu'il revient de décider comment elle mène ses propres actions. Comme vous le savez, je n'ai aucune compétence à son égard. Il faut vous adresser aux bourgmestres ou au ministre-président en charge de la coordination générale de la sécurité.

Je résume. La STIB contrôle les tickets. Si les gens ont un titre de transport, rien ne se passe. Dans le cas contraire, ils s'identifient. Un procès-verbal est rédigé et une amende sera ensuite imposée. Dans le cas où les personnes ne s'identifient pas ou refusent de le faire, la police est appelée.

Comme je viens de la dire, à la suite de votre interpellation, j'ai encore parlé avec M. de Meeûs qui était très clair, la STIB ne collabore pas. En cas de doute, communiquez-moi les informations car je

n'en dispose pas.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Dans ce cas-là, nous ferons suivre.

M. Pascal Smet, ministre.- Indiquez-moi les faits, la date, etc. Je pourrai alors demander une vérification approfondie.

Je le répète encore. Toutes ces actions sont menées par la police. Les responsables en sont les bourgmestres.

[123]

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

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Je vous entends bien, mais tout le flou dans cette problématique, c'est justement la part de responsabilité. C'est une question très sensible et à la limite entre deux champs de compétences et je me fais ici la porte-parole des interpellations qui m'ont été faites depuis le terrain. Lorsqu'un contrôle des titres de transport bascule d'un coup vers le contrôle policier des pièces d'identité, en visant exclusivement les personnes en situation administrative irrégulière, on se pose la question de la responsabilité ou de la marge de manœuvre de...

M. Pascal Smet, ministre.- C'est la police !

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Oui, mais à un moment donné, les agents contrôleurs de la STIB appellent la police car ils ne se sentent pas en sécurité.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, vous l'avez dit.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- C'est pour cela que je dis que c'est une question très sensible. Jusqu'à là, je peux comprendre, même si à titre personnel, je pense qu'on aurait pu trouver d'autres moyens de gérer ces situations. En tout cas, on aurait pu prendre le temps d'y réfléchir plutôt que de faire appel à la police. Ce n'est pas la question d'aujourd'hui, mais c'est la vraie question de fond. Voilà quelles sont les dérives actuelles ! Quand la police arrive, les agents contrôleurs n'ont aucun pouvoir sur la police, qui peut faire ce qu'elle veut. Et vous, aujourd'hui, en tant que ministre, vous vous déchargez complètement de ce que fait la police parce que ce n'est pas dans vos compétences propres ? C'est ce que vous êtes occupé à me dire ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- C'est vraiment dramatique !

M. Pascal Smet, ministre.- Mais c'est la loi !

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Il faut quand même trouver une solution, puisque nous vous faisons part d'une problématique réelle, où il y a des abus !

M. Pascal Smet, ministre.- Vous parlez d'abus ? Je vous demande de me les transmettre.

Mme Kenza Yacoubi (PS).- Oui, je vous les ferai suivre. C'est la Plate-forme citoyenne de soutien aux réfugiés qui nous interpelle sur ces questions. Des citoyens de plus en plus nombreux sont témoins, au quotidien, de ces situations problématiques.

[141]

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Manifestement, les chiffres révèlent ce que les gens ressentent sur le terrain. Il y a de plus en plus de ces actions conjointes puisque les chiffres que vous avancez nous montrent pratiquement un doublement du nombre d'actions conjointes police-STIB sur le réseau.

Vous nous dites que c'est la responsabilité de la police. Je pense qu'il y a aussi une responsabilité dans notre chef, en tant que responsables de la STIB. Il est vrai que nous avons souhaité la présence de la police pour renforcer la sécurité dans les stations et nous avons soutenu le rapport avec le gouvernement fédéral dans ce sens.

Mais si toutes les énergies policières sont concentrées dans des opérations coup de poing qui mènent à des arrestations, alors les forces policières qui étaient censées être là pour sécuriser le réseau, par leur présence tard le soir dans les stations, en se promenant dans les transports en commun de manière gentille et sympathique, ne peuvent plus l'être parce que toute leur énergie est mobilisée par ces opérations.

Alors vous pouvez dire que vous n'avez pas de données, que ce n'est pas nous, que c'est la responsabilité de la police, mais dans les faits il s'agit d'une collaboration STIB-police qui mène à ces arrestations et donc nous allons devoir en reparler car c'est en notre nom que cela se passe et pour nous, c'est inacceptable, je dirais même, pour reprendre les propos de ma collègue, c'est dramatique.

- *L'incident est clos.*

[145]

QUESTIONS ORALES

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

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 contrôle de la propreté des chantiers en voirie".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[153]

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 fluidité du carrefour Alseberg – Vanderkindere – Sept Bonniers".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Via son programme d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), la Région a réalisé une série d'aménagements favorisant la circulation des cyclistes, mais empêchant également les automobilistes de traverser certaines voiries. Si l'on peut comprendre la logique régionale consistant à soulager les quartiers résidentiels du trafic de transit et à reporter la circulation sur les voiries régionales, il faut aussi tenir compte des habitants qui vivent dans ou à proximité des zones protégées et qui doivent partir le matin et rentrer le soir.

Dans le quartier de l'Altitude 100 à Forest, la Région a réalisé deux chantiers influençant la mobilité. Les deux tronçons à double sens de l'avenue des Armures sont devenus des sens uniques inversés, empêchant les automobilistes de l'emprunter dans sa totalité. Le carrefour Jupiter-Besme-Alexandre Bertrand a, quant à lui, été fermé, de telle sorte qu'il n'est plus possible de sortir ou d'entrer dans la zone de l'Altitude 100.

Si cette situation peut soulager les voiries directement touchées que sont l'avenue des Armures et l'avenue Alexandre Bertrand, le trafic automobile se reporte, d'une part, sur les voiries voisines encore accessibles, et de l'autre, sur les sorties restantes de cette zone de Forest, à savoir l'axe Rousseau-Jupiter, par lequel passent les lignes de bus 54 et 48, et le dernier tronçon de l'avenue des Sept Bonniers. Celui-ci se termine par un feu, où les files sont particulièrement importantes le matin.

Dans cette zone de Bruxelles, plusieurs carrefours à feux complexes, avec passage de trams, ont été dernièrement aménagés en ronds-points. C'est le cas du carrefour Brugmann-Vanderkindere-Albert-Churchill, ou encore du carrefour Marlow-Brugmann-Wolvendael, pour ne citer que ces deux exemples. Cette nouvelle configuration fonctionne bien et fluidifie la circulation.

Dans la foulée des aménagements, est-il prévu de réaliser un rond-point au carrefour Alseberg-Vanderkindere-Coghen-Sept-Bonniers-Van Goidtsnoven ? Compte tenu de sa configuration, et comparé aux deux autres exemples que j'ai donnés, cela pourrait certainement améliorer la fluidité de la circulation, en particulier pendant les heures de pointe du matin, et compenser en partie l'impact des aménagements ICR réalisés dans le quartier.

De manière plus générale, Bruxelles Mobilité suit-elle une logique particulière de transformation des carrefours à feux en ronds-points ou agit-elle au cas par cas, à la demande des communes ou de sa propre initiative ?

[157]

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

M. Pascal Smet, ministre.- La création de carrefours à feux et giratoires offre de nombreux avantages, dont une sécurité routière accrue et une meilleure fluidité de la circulation, surtout s'il s'agit de carrefours giratoires compacts à une bande.

Par contre, un carrefour giratoire met les différents axes qui y mènent sur un pied d'égalité. Il n'est pas possible de donner la priorité à tel ou tel axe et il est, dès lors, déconseillé de créer des carrefours giratoires qui combinent voiries locales et réseau primaire, puisque ces aménagements entraînent inévitablement une circulation de transit sur les axes locaux.

C'est le cas du carrefour Alseberg-Vanderkindere-Sept Bonniers-Coghen-Van Goidtsnoven. Seules la chaussée d'Alseberg et l'avenue Coghen sont des voiries interquartiers qu'il importe de mettre en priorité pour qu'elles puissent drainer un maximum de circulation automobile. Parcourue par une ligne de tram, l'avenue Van Goidtsnoven doit, elle aussi, être prioritaire.

Si un carrefour giratoire reste une option intéressante à étudier pour apaiser et fluidifier la circulation sur les axes Coghen-Alseberg et Van Goidtsnoven, cela ne saurait se faire sans déconnecter la rue Vanderkindere et l'avenue des Sept Bonniers du carrefour. À défaut, on risquerait de faciliter la percolation dans les quartiers, ce qui serait contraire aux principes que nous avons adoptés jusqu'ici.

L'aménagement, par la Région, de carrefours francs et giratoires se fait donc au cas par cas, mais en général, je suis favorable à de tels carrefours.

[159]

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mon exemple du carrefour Brugman-Albert-Churchill-Vanderkindere intègre la rue Vanderkindere, voirie qui n'est pas comparable aux trois autres. Au niveau du carrefour qui fait l'objet de ma question, de réels problèmes se posent, que la hiérarchie des voiries ne devrait pas empêcher de surmonter. À l'intérieur du quartier, des mesures ont en effet été prises pour éviter le trafic de transit dans la zone résidentielle.

L'objectif est d'accéder plus facilement à des voiries régionales. Or, ce feu complique le renvoi du trafic de transit ou des riverains qui souhaitent sortir de leur quartier vers les axes régionaux. Il me semble donc qu'il faudrait revoir la position de Bruxelles Mobilité sur cet axe.

Sur l'avenue Van Goidtsnoven, le tram doit être prioritaire. Il y a l'avenue Coghen, ainsi que la chaussée d'Alseberg, sur laquelle un tram circule également. Quand je vois les autres configurations, il me paraît utile d'analyser davantage la situation sur la base des aménagements réalisés en amont de ce carrefour.

M. Pascal Smet, ministre.- Je le demanderai.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Merci.

- *L'incident est clos.*

[167]

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 l'emploi des langues à la STIB".

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un usager de la STIB me rapporte un manquement au niveau de l'application de la législation linguistique constaté dans certains véhicules.

En tant qu'usager régulier de certaines lignes de bus, il a remarqué que dans le 95, l'affichage "Grote Markt" apparaissait pendant dix secondes, tandis que "Grand-Place" n'apparaissait que cinq secondes. De même, sur la ligne 43, "Sterrewacht" reste dix secondes, mais "Observatoire", cinq secondes seulement. Ces anomalies ayant été observées durant plusieurs mois sur ces deux lignes, il ne s'agit donc pas d'un incident ponctuel ou isolé. Il a signalé les faits à la STIB à deux reprises.

La première fois, on lui a répondu après vérification que ses observations étaient exactes. Le problème, selon la STIB, est dû au système informatique programmé pour trois langues - français, néerlandais et anglais. Lorsqu'il n'y a pas de traduction en anglais, le néerlandais prend sa place.

Admettons que ce problème informatique soit compliqué à résoudre. Cependant, au lieu de privilégier systématiquement le néerlandais, un bus sur deux aurait par exemple pu afficher doublement tantôt le français, tantôt le néerlandais. Cette suggestion aurait été entendue et étudiée.

Quelques semaines plus tard, ce même témoin pensait le problème résolu, voyant que les annonces en français et en néerlandais avaient toutes deux été ramenées à cinq secondes. Toutefois, au bout de quelques jours à peine, l'ancien système est réapparu. Le témoin a à nouveau signalé le problème et attend toujours une réponse de la STIB.

Pour rappel, la STIB est obligée de se conformer à la législation en vigueur, à savoir à l'article 32 de la loi du 16 juin 1989 portant diverses réformes institutionnelles. Il renvoie au régime linguistique applicable aux services centraux et, pour ce qui concerne les communications au public, à l'article 40 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative.

Cette question linguistique est sans doute anecdotique pour certains, vu les enjeux de mobilité à Bruxelles. Il est néanmoins important de respecter les législations en vigueur et de garantir une communication irréprochable, non seulement à l'égard des francophones et des néerlandophones, mais aussi, Bruxelles étant une ville internationale, à l'égard des expatriés et des visiteurs.

Dès lors, pourriez-vous m'informer des suites de cette affaire ? S'il s'agit d'un problème informatique, a-t-il pu être résolu depuis lors ? Comment se fait-il que le problème ait pu être résolu un moment, puis soit réapparu ? Quelles sont les mesures prises pour garantir une égalité de traitement linguistique dans le cadre de la communication de la STIB ?

[171]

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB confirme que le problème lui a été signalé à deux reprises : une première fois sur la ligne 95 et une deuxième fois sur la ligne 43. Le problème est présent sur certains bus équipés d'un certain modèle de boîtier pour la gestion de l'information embarquée aux voyageurs.

Après analyse et recherche de solutions en interne, la STIB confirme qu'il s'agit bien d'un problème informatique. Ce dernier a été signalé au fournisseur, afin qu'une solution soit trouvée. Le fait que ce problème informatique ne se pose pas sur tous les bus a pu donner le sentiment qu'à un moment, il avait été réglé.

Dans sa communication aux voyageurs, la STIB doit évidemment tout mettre en œuvre pour un parfait respect des règles linguistiques. Je comprends que vous soyez sensible à ce point. En tant que néerlandophone, je dois dire qu'il y a encore beaucoup de travail à faire pour les néerlandophones à Bruxelles. C'est une réalité. Le problème que vous soulevez est réel, mais celui de la formation des chauffeurs, qui se fait presque exclusivement en français, se pose également. Nous essayons donc de remédier à tout cela.

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- En cas de déviation, neuf fois sur dix, c'est "omlegging" qui est affiché en néerlandais !

M. Pascal Smet, ministre.- Il faut alors le signaler. En l'occurrence, il s'agit d'un problème informatique, à régler par les fournisseurs. Il est en passe d'être résolu.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En effet, d'autres problèmes de mobilité sont plus importants pour certains. Je pense toutefois qu'il est important de tenir cette question à l'œil et de veiller à ce que cela fonctionne bien, en mettant tout en place pour le respect des droits de chacun.

- *L'incident est clos.*

[181]

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 "le développement de Villo".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je reviens sur le développement du réseau de vélos en libre-service aujourd'hui bien connu des Bruxellois. Il y a un an, je vous interrogeais à ce propos. Nous avons alors discuté de la densification des stations et de la possibilité d'introduire des vélos électriques sur le réseau.

En ce qui concerne l'introduction de vélos électriques, vous indiquiez attendre un avis de la Commission européenne avant l'été 2017 relatif aux aides d'État, afin d'envisager une éventuelle aide financière à la société JCDecaux pour introduire ce type de vélos sur le réseau.

La Commission européenne vous a-t-elle transmis cet avis ? Le cas échéant, quel est-il ? Quand peut-on espérer voir apparaître des vélos électriques sur le réseau ? Il est inutile de vous dire que l'attente est réelle. J'en veux pour exemple que l'année dernière, il y a eu plus de vélos électriques vendus à Bruxelles que de vélos ordinaires. C'est donc dire que le vélo électrique a un réel avenir.

En ce qui concerne la densification du réseau, j'avais évoqué, dans ma précédente question, une étude qui comparait le système bruxellois avec les villes d'Anvers, de Lille, de Lyon, de Madrid et de Milan. Cette analyse avait démontré la faible densité des stations sur notre territoire, en particulier dans la première couronne.

Vous indiquiez dans votre réponse que cette étude avait été délivrée, mais pas encore validée et que

ses conclusions devaient encore être présentées au gouvernement. Cela a-t-il été fait ? La faible densité de stations dans la première couronne a-t-elle été confirmée ? Si tel est le cas, l'implantation de nouvelles stations est-elle en cours de négociation avec la société JCDecaux ? Le contrat a-t-il été modifié afin de pouvoir densifier ce réseau ?

[185]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne sais pas si l'avis de la Commission européenne a déjà été formellement et officiellement publié, mais nous en connaissons la teneur. Nous approchons de la phase ultime des négociations avec Villo et espérons pouvoir bientôt conclure un accord, mais tant que celles-ci sont en cours, je ne peux pas entrer dans les détails. La question du vélo électrique est sur la table - mais pas à n'importe quel prix - ainsi qu'une amélioration du service, notamment par une augmentation du nombre de stations.

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je comprends que dans les négociations que vous menez aujourd'hui avec JCDecaux, il y a, au minimum, deux éléments : l'implantation de vélos électriques relevant de Villo et la densification du réseau à l'intérieur de la première couronne.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce sont des aspects dont on parle, entre autres.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Mais si vous dites "entre autres", vous nous mettez l'eau à la bouche ! Cela veut dire qu'il y a d'autres éléments.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas entrer dans les détails.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je sais qu'un vélo électrique, surtout devant être mis en location puisqu'il doit être plus robuste, coûte au-delà de 2.000 ou 2.500 euros.

[197]

Nous en avons discuté il y a un an et demi ou deux ans. J'étais allé à Copenhague pour voir l'implantation du vélo électrique. C'est assez incroyable. Ces vélos sont équipés d'une tablette qui

permet de s'enregistrer et comprend une série d'applications, dont un plan de la ville et un gps.
J'espère que c'est le modèle que vous allez suivre.

(Remarques de M. Smet)

- L'incident est clos.

[203]

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 "le manque de personnel à Bruxelles Mobilité".

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Il y a un peu plus de trois mois, je vous ai interrogé sur la situation du personnel de Bruxelles Mobilité, à la suite de l'audit évoqué à plusieurs reprises en commission.

Cet audit réalisé par Ernst & Young avait conclu à un manque important de personnel, avec un besoin urgent de 28,5 équivalents temps plein (ETP), principalement en matière de gestion et d'entretien des réseaux. S'y ajoutait un besoin additionnel, moins urgent mais nécessaire au fonctionnement optimal de l'agence, estimé à 74,2 ETP.

Je vous avais alors demandé de faire un état des lieux de l'évolution de la situation. Quelques mois plus tard, je voudrais donc refaire le même exercice avec vous.

Vous m'aviez répondu, en novembre dernier, que 17 ETP étaient entrés en service entre mai et septembre 2017, et que 28 autres recrutements étaient en cours. Ces 28 recrutements sont-ils terminés ? Dans l'affirmative, il reste environs 30 ETP à recruter afin d'arriver, selon l'audit, à un fonctionnement optimal. Ces recrutements ont-ils d'ores et déjà fait l'objet d'une décision ou d'un calendrier de recrutement ?

Pouvez-vous également m'indiquer quels services de Bruxelles Mobilité sont concernés par les recrutements opérés depuis mai 2017 ?

En outre, vous indiquez que le gouvernement allait désigner, dans les prochaines semaines, les trois nouveaux directeurs chefs de service. Ont-ils été nommés ? Vous révéliez également que l'appel à candidatures pour un nouveau directeur général allait être lancé au début de 2018. A-t-il bel et bien été lancé ?

En guise de conclusion à votre dernière réponse, vous déclariez que, malgré l'engagement professionnel du personnel et la qualité des collaborateurs, la culture d'entreprise pouvait encore être améliorée. Qu'entendiez-vous exactement par cette affirmation ? Avez-vous, depuis lors, pris des mesures afin d'améliorer cette culture d'entreprise ?

[207]

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les besoins globaux de Bruxelles Mobilité sont de 102 équivalent temps plein (ETP). En ce qui concerne les 25 ETP de renfort net urgent décidés par le gouvernement, 17 sont entrés en service et 8 procédures de recrutement sont à relancer, faute de candidats suffisants ou de lauréats.

Il reste donc 77 ETP à attribuer, en fonction de l'avancement de la réforme de Bruxelles Mobilité et des différents plans de personnel pour les années à venir.

Il est à noter que onze procédures sont en cours pour des remplacements. Ceux-ci se font en fonction des besoins prioritaires, et pas nécessairement là où le départ a eu lieu. Tous les services et directions de Bruxelles Mobilité sont concernés par les recrutements opérés depuis mai 2017.

Pour le moment, trois des quatre postes de directeurs chefs de service ont été attribués par le gouvernement. Les directeurs chefs de service sont entrés en fonction depuis janvier de cette année. Il s'agit de M. Jean-Rodolphe Dussart à la Planification, et de deux nouveaux chefs de service : M. Eric Monami-Michaux, pour l'entité Construction, et M. Olivier Van Craenenbroek, pour l'Exploitation.

La procédure pour le poste de directeur chef de service pour l'entité Maintenance a été relancée. La nomination des nouveaux directeurs constitue un premier pas important dans la mise en place d'une culture managériale au sein de Bruxelles Mobilité.

Le directeur général prenant sa retraite à la fin du mois de novembre, le lancement de la procédure pour ce poste sera soumis au gouvernement en mars.

L'amélioration de la culture d'entreprise et de la culture managériale est un volet important. C'est pour cette raison que nous avons approuvé le plan Route 66. Nous avons besoin des différents recrutements, du nouveau directeur général, des nouveaux directeurs chefs de service et de tout le personnel dans son ensemble pour que Bruxelles Mobilité soit véritablement à la hauteur de nos attentes.

[209]

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

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je voudrais simplement vous rappeler qu'en matière de culture d'entreprise, vous disposez d'un outil très intéressant : la législation sur le bien-être au travail. Elle permet, par son analyse des relations, de l'organisation et des caractéristiques du travail, de remettre en place une culture d'entreprise, surtout lorsque vous procédez à l'engagement de nouveaux responsables et de nouveaux directeurs. À ce moment, les conditions sont optimales pour effectuer une analyse de la situation et travailler sur les valeurs de l'entreprise. C'est un élément souvent mis entre parenthèses et qui est souligné par les comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT) lorsqu'il est question de stress, de burn-out, etc.

- *L'incident est clos.*

[213]

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

concernant "les problèmes récurrents au rond-point Churchill et la meilleure coordination et signalisation entre la Région et les communes lors de travaux".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce samedi 10 février 2018, des travaux importants au rond-point Churchill ont eu lieu, provoquant d'énormes embouteillages tout l'après-midi. Vers 13 heures, il

fallait environ plus de 45 minutes pour faire 400 mètres. Les voitures prenaient même le rond-point à contresens comme vous pouvez le remarquer sur les photos jointes qui en disent plus qu'un long discours. Ce quartier souffre de nombreux travaux. J'ai immédiatement envoyé un sms tant au bourgmestre qu'à vous-même. Vous m'avez d'ailleurs répondu, comme le bourgmestre.

(Sourires)

Ce dernier m'a signalé qu'il y travaillait mais manifestement rien n'a avancé les jours suivants. Les automobilistes étaient véritablement excédés et klaxonnaient, irritant tous les riverains. L'avenue Winston Churchill est densément peuplée. Ce sont en moyenne des immeubles de huit à dix étages.

Les problèmes ont donc continué les jours suivants. J'espérais que la situation s'apaise d'autant plus que les travaux étaient effectués durant les vacances scolaires de carnaval, ce qui est quand même un plus en matière de nuisances.

Certains élus, à commencer par Marc Cools, se sont plaints. J'ai relayé les problèmes qui persistaient, à savoir que des panneaux signalant ces travaux importants n'avaient pas été installés sur les voiries ni au rond-point.

[219]

Il a donc fallu attendre plus de 48 heures, et je salue votre chef de cabinet qui a œuvré à ce travail, car on ne peut pas dire que vous soyez resté sans rien faire. Je n'incrimine pas la STIB en tant que telle, mais pour changer les rails de tram - un chantier dont j'imagine qu'il dépend de la STIB -, les sous-traitants n'avaient rien fait en termes de signalisation en amont.

Ces panneaux ne limitaient pas la circulation à la situation locale, ce qui aurait pourtant été plus profitable. Certes, le rond-point était accessible. On aurait pu le fermer totalement, mais ce n'est pas l'option qui a été choisie et je vous en remercie. Une situation comme à Vanderkindere aurait été l'une de ces nuisances qui se reportent sur les autres voiries. Toutefois, la signalisation insuffisante en amont entraînait la prise au piège d'un certain nombre d'automobilistes et, partant, des véhicules de transport public.

Une nouvelle fois, la STIB hier, Bruxelles Mobilité avant-hier commencent leurs travaux sans installer en amont de signalisation adéquate. J'ai déjà interpellé sur ces problèmes il y a moins d'un an. Vous étiez assez réceptif et aviez dit que cela méritait une information, ne fût-ce que sur la durée des travaux. Selon vous, lors des chantiers précédents, des dépliants avaient été distribués aux habitants. Cette fois, je peux vous dire que, dans ce quartier où habitent à la fois mes parents et des amis, cela n'a pas été le cas.

(Remarques de M. Smet qui montre plusieurs feuilles A4)

Peut-être qu'on imprime des papiers, mais ils ne sont clairement pas distribués aux riverains. Et quand je dis riverains, cela ne doit pas être les cinq maisons autour du rond-point, mais l'ensemble de l'avenue et des voiries avoisinantes ! Huit rues mènent directement à Churchill : l'avenue de Messidor, l'avenue Montjoie, la rue Général Mac Arthur, la rue Marie Depage, la rue Marianne, l'avenue Léo Errera... Ces habitants n'ont pas reçu l'information. Force est de constater que les entreprises œuvrant pour le compte de la STIB et de Bruxelles Mobilité n'ont fait aucun effort. Il me semble pourtant que l'ensemble du dispositif a été validé lors d'une réunion de coordination où la commune était représentée, ainsi que la zone de police, et que la commune savait exactement quand les travaux commençaient. Elle aurait donc pu mobiliser des policiers durant les premiers jours du chantier et aux heures de pointe les jours suivants.

[225]

Je pense en effet que c'est ensemble que l'on peut réduire les nuisances de tels chantiers. La Région n'est pas seule à avoir un rôle à jouer. J'estime que la commune, que j'ai interpellée sur le même problème, se décharge un peu vite de sa responsabilité, sous prétexte qu'il s'agit d'un chantier régional. Je vous suggère de lire ce que disent les échevins sur les réseaux sociaux. C'est assez scandaleux.

J'aimerais donc savoir quand a eu lieu cette fameuse réunion régionale. Qui a représenté la commune et la zone de police ? Quelles sont les réserves ou demandes spécifiques émises par la commune et la zone de police pour la signalisation en amont et le bon fonctionnement du trafic ? Quels sont les autres participants à ces réunions ?

Pourquoi aucun panneau de la STIB sur le chantier n'en indiquait la durée et les nuisances ? Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas jugé bon de distribuer le moindre dépliant d'information aux riverains et qu'aucune information n'était disponible en amont sur un des sites régionaux, alors que vous aviez dit l'année dernière qu'une information en amont était indispensable, que des dépliants étaient censés être distribués et qu'effectivement cela ne coûtait rien de mettre un grand panneau d'information sur la nature du chantier et sa durée.

Enfin, je souhaiterais profiter de ces travaux pour faire l'évaluation de la réfection du rond-point Churchill. S'il est plus agréable pour les piétons et les cyclistes qui arrivent à éviter les réverbères, force est de constater qu'il est moins fluide que par le passé pour les automobilistes et provoque autant si pas plus d'embouteillages qu'auparavant, notamment parce qu'une des bandes est très souvent privatisée en matinée voire en journée par la STIB pour faire des travaux aux aiguillages et entretenir le square, ou encore par les équipes techniques de la STIB, ou celles de JCDecaux, quand ce n'est pas par celles de Bruxelles-Propreté.

Il y a aussi le problème de l'arrêt de bus scolaires privés dans le rond-point ainsi que le stationnement à l'intérieur du rond-point et la grandeur des oreilles à angle droit qui ne permettent pas aux camions de tourner sans risquer d'égratigner les voitures en stationnement.

[227]

Chaque fois qu'une voiture veut se garer dans le rond-point ou sortir de son emplacement, elle met en danger les autres véhicules lancés. Les zones de stationnement représentent par ailleurs un véritable danger pour les piétons car elles sont trop longues, prolongeant l'angle droit et augmentant l'absence de visibilité en cachant les piétons sur la seconde bande, dès lors que le rayon de cabrage des gros véhicules n'a pas été pris en compte. On a par exemple déjà vu des semi-remorques devant prendre le rond-point à l'envers car n'arrivant pas à tourner à cause des véhicules stationnés.

Quel est le devenir des passages pour piétons reliant le centre du rond-point ? Là aussi, il y a un problème car les trams qui s'arrêtent au rond-point devraient imposer de descendre avant le rond-point et non pas au milieu, ce qui avait été prévu initialement.

Vos services ont-ils fait l'évaluation des travaux de l'année dernière ? Allez-vous intégrer ces modifications quant à l'interdiction de stationnement dans le rond-point, dès lors que la pression automobile a disparu avec le départ des cliniques Cavell vers le site de Delta ?

[229]

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

M. Pascal Smet, ministre.- La réparation des voies de la STIB, fortement usées dans les courbes et aiguillages, ne pouvait attendre. En concertation étroite avec la commune d'Uccle et sa police, la période du congé de Carnaval a été choisie pour limiter au maximum les contraintes sur le trafic.

La durée du chantier, programmée pour deux semaines, dépassait donc cette semaine de vacances. Malgré les conditions difficiles et l'arrivée de la vague de froid, l'entrepreneur de la STIB a réussi à terminer son chantier avec deux jours d'avance sur le calendrier. Il n'était pas possible de travailler la nuit, pour ne pas mécontenter les riverains.

Comme pour tous les chantiers, la signalisation et les marquages temporaires ont été décidés en concertation avec la zone de police et validés par la Commission de coordination des chantiers. Pour ma part, j'estime qu'en l'occurrence, la zone de police a sous-estimé l'impact des travaux.

Ces tâches relèvent toujours de la responsabilité de l'entrepreneur qui effectue la pose des voies.

C'est la méthode la plus sûre pour qu'elles soient accomplies car, à défaut, l'entrepreneur ne pourrait démarrer son chantier et en serait pénalisé. Il est toujours préférable de limiter le nombre de partenaires responsables des tâches relatives à un chantier. La STIB peut, si nécessaire et complémentaiement, intervenir au moyen de son marché-cadre, ce qui constitue une sécurité complémentaiement. Ce n'est cependant pas la vocation première de ce marché.

[231]

Le plan de signalisation prévoyait le maintien d'une bande de circulation dans le rond-point. La circulation étant maintenue et le chantier se déroulant durant les vacances scolaires, aucune déviation de chantier n'a été prévue.

Vu les problèmes de trafic rencontrés, la police a demandé l'ajout de panneaux supplémentaires pour avertir les automobilistes de ce chantier en amont de celui-ci. La STIB a rencontré la police sur place le lundi 12 février et il a été décidé de placer immédiatement deux panneaux de présignalisation supplémentaires. Ces panneaux ont été placés le jour même de la rencontre. À mon avis, la police a sous-estimé l'impact du chantier. C'est aussi simple que cela !

La STIB a tenu une réunion de démarrage du chantier à laquelle, en plus des services internes de la STIB et de Bruxelles Mobilité, la commune et la police ont participé. Les plans de signalisation ont été réalisés en collaboration avec la police, qui a validé ceux-ci dans Osiris et a donné l'autorisation de placer la signalisation.

(Remarques de M. De Bock)

Je ne sais plus si la commune était présente à la réunion, mais la police certainement.

La Commission régionale de la mobilité a également donné un avis favorable et autorisé le chantier.

Un toutes-boîtes informant de la tenue du chantier a été distribué aux riverains début février, soit environ une semaine avant le début des travaux. Je vais demander quel a été le périmètre de distribution de cette information. J'ai déjà interrogé Bruxelles Mobilité au sujet de la distribution de ces dépliants. En effet, j'ai parfois l'impression qu'il y a un problème à ce niveau, mais nous allons procéder à des vérifications, car je pense que c'est une société privée qui s'en occupe. Il arrive aussi que de telles distributions soient réalisées par Bruxelles Mobilité elle-même.

M. Emmanuel De Bock (DÉFI).- À l'avenir, vous me donnerez les dépliants. Je les distribuerai moi-même !

M. Pascal Smet, ministre.- On me signale que quand les gens affichent un message "Stop publicité", les dépliants ne seraient pas distribués.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce n'est pourtant pas de la publicité ! Ce message est une information publique. Vous avez le droit de la délivrer et on ne peut pas vous poursuivre.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous dis simplement ce que j'entends. Je suis d'accord avec vous, mais il faut revoir le système de distribution des toutes-boîtes.

[249]

Des panneaux d'information ont également été placés tout autour du rond-point, à l'attention des usagers de la route. Les gens ne les regardent cependant pas toujours.

Pour les chantiers de petite envergure et de renouvellement de courbe – comme ce chantier Churchill –, la STIB ne place pas de panneaux d'information sur le site.

Quelques points névralgiques ont effectivement encore été constatés après le réaménagement. C'est pourquoi, Bruxelles Mobilité a profité des récents travaux de la STIB pour encore apporter des améliorations. Les poteaux d'éclairage qui se trouvaient au milieu de la piste cyclable ont notamment été déplacés.

D'autres points d'amélioration sont actuellement encore en cours d'analyse et feront l'objet de discussions avec la commune : par exemple, délimiter les zones de stationnement, aménager un arrêt pour les bus scolaires et les services d'entretien ou tracer des marquages distinguant la piste cyclable du trottoir, pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes, etc.

Les traversées piétonnes anarchiques entre l'anneau extérieur du rond-point Churchill et son centre, où sont organisés les terminus et temps de pause pour les lignes de tram 3 et 7, créent des situations dangereuses. Ces traversées s'effectuent, malgré l'interdiction clairement indiquée par des panneaux C19. Elles sont incontrôlables et se poursuivront tant que la régulation du temps du parcours de la ligne 7, le terminus de la ligne 3 et le pôle d'échange entre ces deux lignes se feront au centre de la rotonde.

Nous avons déjà beaucoup discuté avec la commune. Ce n'est pas toujours évident ou cohérent. Les pourparlers étant en cours, je ne m'étendrai pas sur le sujet. Sachez toutefois que je souhaite réellement améliorer la configuration du rond-point. Dès la fin de la rénovation de la station Albert, nous pourrions organiser les choses autrement.

[251]

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vais revenir sur deux points. D'abord, malgré toutes les tentatives de fluidification - auxquelles vous avez participé -, contrairement à ce qu'a dit la STIB, et notamment M. Briec de Meeûs dans un mail qui m'a été transmis par une administratrice, la signalisation s'est bornée à avertir les automobilistes en amont ou en aval de Churchill. Sur les axes environnants amenant le flux de circulation vers Churchill, comme les avenues de Messidor et Montjoie, aucun panneau de signalisation n'a été mis en place.

J'ai transmis les photos prises le mardi, le mercredi et les jours suivants. Il y a vraiment un manque à ce niveau. Je salue votre effort, mais vous devez insister, car les chantiers ne touchent pas que deux rues. Celui de la chaussée d'Alseberg est très bien signalisé, mais ce n'est pas le cas ici. Il faut accepter ce constat et y remédier pour le futur.

Je note votre engagement à faire en sorte que la distribution des toutes-boîtes soit plus complète.

Par ailleurs, ce matin même, les camionnettes d'une l'entreprise privatisaient une fois encore une bande du rond-point Churchill, pour le compte de la STIB ou d'un autre opérateur.

(Remarques de M. Smet)

D'abord, je pense qu'il faut donner le mot d'ordre à tous les sous-traitants de la STIB de ne pas se garer sauvagement. Ensuite, la police doit faire son travail et interdire tout stationnement sauvage, ou verbaliser. C'est pour cela que je dis que c'est une responsabilité conjointe.

J'attire cependant votre attention sur le point névralgique que constitue le rond-point Churchill. Il faut y maintenir deux vraies bandes de circulation, quels que soient les travaux d'aménagement futurs. Il faut aussi faire très attention à l'avenir, en acceptant de revenir en arrière si la situation n'est pas satisfaisante lors des tests. Aujourd'hui, la STIB laisse les piétons au milieu du rond-point, alors qu'elle s'était engagée à installer son terminus avant celui-ci. Par ailleurs, l'absence de deux vraies bandes de circulation provoque des ralentissements aux heures de pointe.

[257]

Je prends un autre exemple de rond-point où l'on ne rencontre pas de problèmes. Au Square d'Arezzo, deux vraies bandes de circulation apportent de la fluidité et permettent de sortir du rond-point.

Je voudrais vraiment qu'avec votre administration, vous revoyiez les choses globalement par rapport aux problèmes de stationnement. Je sais que l'administration pense toujours qu'en rétrécissant les voiries, elle casse la vitesse. C'est exact, mais il ne faudrait pas la casser au point d'empêcher toute fluidité et de créer davantage de congestion, et donc de pollution, y compris dans les quartiers avoisinants.

- *L'incident est clos.*

[261]

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 "de aanpassingen van de omgeving van het Zuidstation, meer specifiek voor de actieve weggebruikers".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op een interpellatie van begin december 2017 van mijn collega Arnaud Verstraete antwoordde minister-president Vervoort dat er middelen zijn om de omgeving van het Zuidstation aan te pakken. Als bedragen noemde hij ongeveer 2,3 miljoen euro van het federaal-gewestelijke samenwerkingsakkoord Beliris en ongeveer 13 miljoen euro uit de stedenbouwkundige lasten van het torengedouw Victor. Voorts zou het geld dat te ruim werd begroot voor het project Grondwet, voor een deel geïnvesteerd kunnen worden in de openbare ruimte. Minister-president Vervoort kondigde nog aan dat er, voorafgaand aan de grote werkzaamheden, tijdelijke en eenmalige verbeteringen gepland zijn. Die zouden nog in 2018 plaatsvinden. Voor meer details verwees hij naar u.

Wat is het exacte budget voor de aanpassing van de omgeving van het Zuidstation? Een recent interview in Bruzz met de directeur van Beliris leert ons dat de renovatie van de Zuidwijk niet meer in het programma van Beliris zit. Ik veronderstel dus dat de 2,3 miljoen euro waarnaar de heer Vervoort verwees, niet meer voorhanden is. Welke gevolgen heeft dat voor het programma?

Wat zijn de tijdelijke en eenmalige verbeteringen die nog dit jaar zullen gebeuren? Blijkbaar zit de heraanleg van de Kleine Ring of de oversteekplaats niet in het programma. Is het niet mogelijk om nog een oplossing te zoeken voor dit belangrijke knelpunt voor voetgangers en fietsers, dat ook al niet opgenomen is in uw Fietspadenplan?

Hoe zit het ten slotte met de participatie van de omwonenden en de gebruikers? De minister-president zei in zijn antwoord dat er over die tijdelijke verbeteringen met de bevolking overlegd zal worden. Hoe zal dat gebeuren? Wordt daarvoor externe expertise aangezocht? Binnen welke termijn zal het gebeuren?

[265]

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

De heer Pascal Smet, minister.- We bekijken met Brussel Mobiliteit de mogelijkheid om nog tijdens deze legislatuur enkele ingrepen uit te voeren. Vorige week hadden we een vergadering waarin we hebben besproken om in eerste instantie de werken als testfase uit te voeren via reguliere budgetten. Het betreft enkele mobiliteitstesten op basis van het verkeersschema van het richtschema Zuid. Daarin is nog steeds de oversteekbaarheid van de Kleine Ring opgenomen, in tegenstelling tot wat u denkt.

De besprekingen met Brussel Stedenbouw en Erfgoed en Brussel Mobiliteit zijn volop aan de gang. Zodra we het op gewestelijk niveau eens zijn, volgt er uiteraard overleg met de gemeenten en nadien met de bevolking. Nu verloopt het overleg nog intern. Ik woonde vorige week de vergadering bij om verschillende opties te bespreken maar zolang er niets beslist is, kan ik ook niets zeggen. We zijn het dus niet vergeten.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hoe zit het met het totaalbudget? De tijdelijke werken verlopen via de reguliere middelen en vallen dus binnen uw budget. Zijn die andere budgetten van 13 miljoen euro en 2,3 miljoen euro nog steeds beschikbaar?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Als ze in het programma zijn opgenomen, zijn ze nog beschikbaar. De vraag is in welk mate dat wordt ingevuld. Ik ben niet op de hoogte van een beslissing waardoor ze uit het programma geschrapt zouden zijn.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wat de directeur van Beliris zegt klopt dus niet.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb dat ook gelezen. Bij mijn weten is het budget niet geschrapt maar zal het ongetwijfeld nog voorwerp uitmaken van komende gesprekken.

- *Het incident is gesloten.*

[277]

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 "de verwijdering van de fietspaden in de Hertogstraat".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- De stad Brussel, waar collega-parlementslid Els Ampe als schepen bevoegd is voor deze aangelegenheid, heeft een deel van de Hertogstraat tussen de Wetstraat en Leuvenseweg heraangelegd. Vreemd genoeg is daarbij het stuk fietspad tussen het Vlaams parlement en de Wetstraat verwijderd. In de plaats kwam er een minder veilige fietssuggestiestrook. Naar verluidt zijn er nu ook meer parkeerplaatsen. Het stuk weg behoort nochtans tot de gewestelijke fietsroute P. Aan het kruispunt met de Wetstraat liggen ook de gewestelijke fietsroutes (GFR) 2, 3 en 4.

Op een stuk van de GFR is de situatie en de veiligheid voor fietsers er dus op achteruitgegaan, ondanks het advies van de Fietsersbond om op die plaats een veilig fietspad aan te leggen, idealiter met een veiligheidsstrook van 80 cm. De stad Brussel beweert dat de Fietsersbond om deze wijziging gevraagd had, maar die heeft dat ontkend.

Op deze locatie gebeurden verschillende ongevallen. In twee gevallen kwamen fietsers ten val door de openzwaaiende portieren van twee ministers van de federale regering. Het fietspad schrappen lijkt me niet de juiste oplossing.

[283]

Wist u dat de stad Brussel het stuk fietspad op de gewestelijke fietsroute P in de Hertogstraat zou verwijderen? Zo ja, wat hebt u met die informatie gedaan? Wat hebt u gedaan om dit tegen te houden?

Welke procedures gelden met betrekking tot het aanleggen, aanpassen en verwijderen van fietspaden op de gewestelijke fietsroutes? Wordt er bij wijzigingen meteen in een alternatief

voorzien voor dat stuk van de GFR? Wie neemt daarvoor het initiatief?

Weet u of er andere wijzigingen aan de gewestelijke fietsroutes zijn die de veiligheid van fietsers benadelen?

Hoe zit het met de gewestelijke fietsroutes in Sint-Joost-ten-Node en het centrum van de stad Brussel? Twee jaar geleden heb ik daar een vraag over gesteld, in het bijzonder over de situatie op het Houwaertplein en de grote lanen.

Hoe wilt u die eventuele achteruitgang van de veiligheid van fietsers op de gewestelijke fietsroutes aanpakken?

[285]

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

De heer Pascal Smet, minister.- De werkzaamheden zijn uitgevoerd zonder bouwvergunning. Dat gebeurde toen de trottoirs in dat deel van de Hertogstraat gerenoveerd werden. Als u het mij vraagt, is die renovatie overigens totaal mislukt. Arduinsteen leggen is geen garantie voor een goed project! Men had de hele straat smaller kunnen maken en ze enige allure en uitstraling geven, maar zoals ze er nu bijligt, lijkt het nergens naar.

Voor de renovatie werd vooraf ook geen advies gevraagd aan de dienst Stedenbouw. Tot die ontdekking kwamen we toen het werk uitgevoerd werd. In november 2017 hebben we een klacht ingediend bij de stedenbouwkundige administratie, voorlopig zonder gevolg. Het probleem is dat er enkel een procedure mogelijk is in het kader van een stedenbouwkundige vergunning. Volgens het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (BWRO) mag een gewestelijke fietsroute (GFR) inderdaad gewijzigd worden, op voorwaarde dat alle adviserende instanties tot een akkoord komen. De fietsroute moet er met andere woorden beter van worden. Bij werkzaamheden waarvoor geen bouwvergunning vereist is, moet vooraf advies ingewonnen worden. Dat is hier niet gebeurd. De meeste gemeenten doen het wel, maar de stad Brussel denkt dat dat niet hoeft. Op zijn minst wordt zo'n aanpassing ter advies voorgelegd aan een plaatselijke fietscommissie. Ook dat is hier niet gebeurd.

Het is overigens niet de eerste keer dat de stad Brussel het zo speelt. Ook in de Asstraat en de Wolvengracht paste ze de route aan zonder bouwvergunning. Onlangs werd ook bericht over de Oeverpoort, die door de media soms 'Doodskaai' wordt genoemd. De stad Brussel spookt daar allerhande dingen uit die niet door de beugel kunnen, met gevaarlijke situaties tot gevolg.

Wat Sint-Joost-ten-Node betreft, moet ik het dossier grondig raadplegen voor de laatste stand van

zaken, maar ik dacht dat we een subsidie hebben toegekend voor de aanleg van een GFR in de Pacificatiestraat.

[287]

Zoals u weet, proberen wij te sensibiliseren via Bicycle Policy Audit (Bypad). Met een aantal gemeenten verloopt dat goed. We richtten al gewestelijke fietsroutes in in Vorst, Sint-Gillis, Elsene, in de Mutsaardlaan in Laken en binnenkort ook in Ukkel, waar ze ook aandringen op de aanleg van fietspaden in het kader van de gewestelijke fietsroute. We proberen ook afgescheiden fietspaden aan te leggen. Er wordt overleg gevoerd met de gemeenten om met kleine ingrepen de toestand te verbeteren voor fietsers.

Het kan beter, maar toch las ik een vrij positief artikel over onze fietspaden op de nieuwssite CityLab. Onlangs kwam er negatieve commentaar van een Europese commissaris. Het hangt allemaal af van de route die je moet volgen. We kunnen samenvatten dat er een probleem is met de stad Brussel.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Er werd geen bouwvergunning aangevraagd voor die werken, noch advies gevraagd. Was dat verplicht in dit geval?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Ze hadden wel advies moeten vragen en dat is niet gebeurd.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Kunnen we daar nog iets tegen doen?

De heer Pascal Smet, minister.- We hebben een klacht ingediend bij de stedenbouwkundige administratie.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik heb ook de indruk dat het vooral de stad Brussel is die vervelend doet. Voor de gewestelijke fietsroutes is continuïteit echter zeer belangrijk. Als we daar lukraak stukjes uit verwijderen, ondergraven we het hele systeem. Ik kan u enkel steunen en hoop dat u daarop blijft hameren bij de stad Brussel.

Kunt u de informatie over Sint-Joost-ten-Node aan het verslag toevoegen?

- *Het incident is gesloten.*

[301]

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 "de stand van zaken van het verbeteren van de toegankelijkheid van de
infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB voor personen met een beperkte
mobiliteit".**

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Op 6 juli 2016 hebben we vrijwel unaniem een resolutie aangenomen waarmee de Brusselse regering wordt verzocht om de infrastructuur en de voorzieningen van de MIVB aan te passen en toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). In deze commissie werd al aantal keer verslag uitgebracht over de vorderingen.

In Bruzz stond op 8 februari 2018 een getuigenis van rolstoelgebruiker Erik De Velder, die acht jaar geleden naar Brussel verhuisde. Hij verplaatst zich voornamelijk met het openbaar vervoer en stelt vast dat de toegankelijkheid in Brussel de laatste jaren maar aan een langzaam tempo beter werd. Gezien de grote consensus in het verleden bij alle partijen over dit onderwerp, is het belangrijk dat we daaraan blijven werken.

Uit het verhaal van de heer De Velder blijkt dat er nog een hele weg moet worden afgelegd. Hij doet bijvoorbeeld twee uur over het traject van de tramhalte aan de VUB in Etterbeek tot aan Bozar.

Is er al een oplossing voor het gebruik van de automatische hellingen in de trammodellen T3000 en T4000? Volgens de heer De Velder zijn er al een aantal automatische hellingen, maar weten de chauffeurs niet hoe ze die moeten gebruiken. Het heeft geen nut om in deze modellen te investeren als ze niet gebruikt worden.

Is er al een oplossing? Indien niet, wanneer kunnen we die verwachten?

In uw antwoord op mijn interpellatie van 17 juli 2017 beloofde u dat de MIVB tegen eind 2017 het project Accessitram zou uitwerken om naar analogie met de bussen de trams toegankelijker te maken. Is dat project klaar? Wat is de stand van zaken?

[305]

Er werd ook gewerkt aan een MIVB-app om assistentie aan te vragen met de smartphone. Wanneer zal die app klaar zijn?

De kennis van mensen zoals de heer De Velder over de toegankelijkheid van onze stad is goud waard, zowel voor het beleid als voor andere mensen met een beperkte mobiliteit. Op dit moment wordt die kennis niet gedeeld. Kan daar geen oplossing voor gevonden worden, bijvoorbeeld met een app of op een blog? Kan die informatie geïntegreerd worden in Fix My Street? Dan zouden gebruikers op Fix My Street plekken kunnen aanduiden die in theorie toegankelijk zijn, maar in de praktijk niet.

De minibusjes van de MIVB waarop personen met een beperkte mobiliteit een beroep kunnen doen, moeten minstens een dag op voorhand gereserveerd worden. Kan die termijn niet korter?

Uit het verhaal van de heer De Velder blijkt dat sommige MIVB-chauffeurs de uitschuifbare rolstoelhellingen in bussen niet kunnen gebruiken. Hoe wilt u de opleiding van die bestuurders verbeteren?

Vorig jaar voerden Brussel Mobiliteit en de MIVB een studie uit om na te gaan hoe de toegankelijkheid beter kan. Dat zou aanleiding hebben moeten geven tot meerdere maatregelen. Welke acties zijn ondertussen ondernomen?

Een ander probleem is dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer een gedeelde bevoegdheid is van Brussel Mobiliteit en de MIVB. Uit het artikel bleek dat de MIVB de hete aardappel doorschuift naar Brussel Mobiliteit, dat verantwoordelijk is voor de perrons en de omgeving van de stations. De samenwerking blijkt niet zo vlot te verlopen. Hoe wilt u ze verbeteren?

[307]

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

De heer Pascal Smet, minister.- De hellingen zijn niet compatibel met de infrastructuur van het net. Daarom werd het project Accessitram opgestart. Dat verloopt naar wens. Een eerste uitdaging is het vinden van een simpele en efficiënte oplossing om de trams van het type T3000 en T4000

compatibel te maken met het tram- en busnet. Er worden momenteel interne testen uitgevoerd bij de MIVB. Zodra de operationele tests van start gaan, zal uiteraard iedereen daarbij betrokken worden.

De verbetering van reservaties wordt doorgevoerd op de website, voordat de app wordt aangepast. De website is toegankelijk met een smartphone. Er wordt volop aan gewerkt. De verbeteringen moeten in de loop van 2018 gebeuren.

De kennis wordt gelukkig wel gedeeld. Er werd een specifieke subcommissie opgericht binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie namelijk een commissie voor personen met een beperkte mobiliteit. Die vergadert meermaals per kwartaal. Alle verenigingen, waaronder het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) en Brussel Mobiliteit, zijn er vertegenwoordigd.

Er werd beslist om de problemen in de openbare ruimte systematisch en met verscheidene middelen aan te pakken. Dat resulteerde in een strategisch plan van de MIVB en de verenigingen. Het is zo goed als afgerond.

Ik verwijs naar de taskforce die vergadert in mijn kabinet en die de acties opvolgt. Daarin zijn Brussel Mobiliteit, de betrokken verenigingen en de MIVB vertegenwoordigd. Af en toe neem ik ook deel aan het overleg.

De dienst TaxiBus biedt geen privévervoer aan. Het is een dienst van collectief vervoer die een minimum aan organisatie vereist. Het is niet altijd mogelijk om de reserveringstijd te verkorten.

De chauffeurs kregen in januari 2018 een nieuwe opleiding met het oog op een betere en simpelere procedure, maar ook het gebruik van de helling door klanten speelt een rol. Hoe meer die wordt gebruikt, hoe vlotter de chauffeurs ermee leren omgaan. Dat is een beetje het verhaal van de kip en het ei.

De studie kadert in de voortzetting van de initiatieven op het gebied van toegankelijkheid. We willen daar rekening mee houden in het nieuwe beheerscontract. Na de adviesopdracht van Technum-Ascaudit werd een personeelslid aangesteld bij Brussel Mobiliteit om alles te coördineren. Zijn functie is vergelijkbaar met die van de manager van het Avantiprogramma. Binnenkort is er een nieuwe vergadering met de verenigingen gepland.

[309]

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- U zegt dat het programma Accessitram momenteel getest wordt.

Wanneer mogen we de resultaten verwachten?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Hopelijk zo snel mogelijk. Enkele weken geleden heb ik met een persoon in een rolstoel de tram genomen en een station bezocht. We wilden de problemen vaststellen. We werken eraan, maar het is niet zo gemakkelijk om een oplossing te vinden.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Pijnlijk is wel dat de zogenaamde 'toegankelijke' lijnen in de praktijk niet altijd toegankelijk zijn. We mogen geen valse verwachtingen creëren. Als de buschauffeurs de uitschuifbare hellingen vaker willen gebruiken, kunnen ze dat dan ook niet doen voor mensen die een kinderwagen bij zich hebben? Zij hebben het ook vaak moeilijk wanneer ze de bus willen nemen. In de stad zijn er veel meer mensen met een kinderwagen dan rolstoelgebruikers. Het regelmatige gebruik van het systeem zou zowel voor de chauffeurs als voor de andere gebruikers een goede zaak zijn. Enkele jaren geleden was ik in New York, waar het aan elke bushalte mogelijk is om in te stappen met een rolstoel. De andere passagiers zijn er ook op ingesteld. Daar moeten we naar streven.

- *Het incident is gesloten.*