PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

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 7 MAI 2018

VERGADERING VAN

MAANDAG 7 MEI 2018

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels/

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op www.parlement.brussels/

SOMMAIRE

INTERPELLATION	13
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	13
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "l'annonce de la mise en service du plan directeur bus".	
Discussion – Orateurs :	29
M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
M. Pascal Smet, ministre	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Paul Delva (CD&V)	
M. Pierre Kompany (cdH)	
Mme Véronique Jamoulle (PS)	
M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
M. Bruno De Lille (Groen)	
Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB	
QUESTIONS ORALES ET	52

INHOUD

INTERPELLATIE	13
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	13
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de aankondiging van de inwerkingtreding van het richtplan voor de bussen".	
Bespreking – Sprekers:	29
De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	
Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Pascal Smet, minister	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
De heer Pierre Kompany (cdH)	
Mevrouw Véronique Jamoulle (PS)	
De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
Amandine Steven, network design manager bij de MIVB	
MONDELINGE VRAGEN EN	52

INTERPELLATIONS

Question orale de M. Michaël Vossaert 52

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg".

Question orale jointe de M. Jamal Ikazban, 53

concernant "les aménagements durant les travaux autour de la Basilique de Koekelberg".

Interpellation de Mme Catherine Moureaux 53

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".

Interpellation jointe de M. Bruno De Lille, 53

concernant "le réaménagement de l'avenue Charles-Quint pendant la fermeture du tunnel Léopold II".

Interpellation jointe de M. Pierre Kompany, 53

concernant "la coordination du chantier de Léopold II".

Discussion générale – Orateurs : 62

M. Michaël Vossaert (DéFI)

Mme Michèle Carthé (PS)

Mme Catherine Moureaux (PS)

M. Bruno De Lille (Groen)

INTERPELLATIES

Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert 52

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het verkeersplan rond de Basiliek van Koekelberg".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban, 53

betreffende "de aanpassingen tijdens de werken rond de Basiliek van Koekelberg".

Interpellatie van mevrouw Catherine Moureaux 53

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

Toegevoegde interpellatie van de heer Bruno De Lille, 53

betreffende "de herinrichting van de Keizer Karellaan tijdens de sluiting van de Leopold II-tunnel".

Toegevoegde interpellatie van de heer Pierre Kompany, 53

betreffende "de coördinatie van de werken aan de Leopold II-laan".

Algemene bespreking – Sprekers: 62

De heer Michaël Vossaert (DéFI)

Mevrouw Michèle Carthé (PS)

Mevrouw Catherine Moureaux (PS)

De heer Bruno De Lille (Groen)

De heer Pierre Kompany (cdH)

Discussion conjointe – Orateurs :

De heer Pascal Smet, minister

QUESTIONS ORALES 105

Question orale de Mme Evelyne Huytebroeck 105

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'élagage des arbres avenue Albert à Forest".

Question orale jointe de M. Marc Loewenstein, 105

concernant "l'élagage des marronniers de l'avenue Albert".

Question orale jointe de Mme Els Ampe, 106

concernant "l'élagage d'arbres avenue Albert".

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, 106

concernant "l'élagage d'arbres sur la voie publique".

Question orale de M. Pierre Kompany 106

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 de l'automatisation du métro".

INTERPELLATIONS 106

De heer Pierre Kompany (cdH)

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Pascal Smet, minister

MONDELINGE VRAGEN 105

Mondelinge vraag van mevrouw Evelyne Huytebroeck 105

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het kappen van de bomen aan de Albertlaan in Vorst".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein, 105

betreffende "het snoeien van de kastanjebomen op de Albertlaan".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Els Ampe, 106

betreffende "het snoeien van bomen in de Albertlaan".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 106

betreffende "de snoei van bomen op de openbare weg".

Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany 106

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".

INTERPELLATIES 106

Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	106	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	106
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état d'avancement des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de politique du stationnement (PRPS)".		betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)".	
Interpellation de Mme Cieltje Van Achter	107	Interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter	107
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
QUESTIONS ORALES	107	MONDELINGE VRAGEN	107
Question orale de M. Paul Delva	107	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	107
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre-service intégral (free floating)".		betreffende "de evaluatie van autodelen via free floating".	
Question orale de M. Paul Delva	107	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	107
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".		betreffende "het verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het Parkeeragentschap".	
Question orale de M. Paul Delva	108	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	108
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".		betreffende "de oprichting van Mobipunten in Brussel".	
Question orale de M. Paul Delva	108	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	108
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles".		betreffende "de nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	108	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	108
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".		betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	108	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	108
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".		betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".	
Question orale de M. Michaël Vossaert	109	Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	109
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'installation de potelets sur la chaussée de Gand".		betreffende "de plaatsing van paaltjes aan de Gentsesteenweg".	
Question orale de M. Bruno De Lille	109	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	109

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	109	Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	109
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le développement du covoiturage à Bruxelles".		betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".	
Question orale de M. Paul Delva	109	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	109
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".		betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".	
Question orale de M. Paul Delva	110	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	110
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les pistes cyclables sur la Petite ceinture".		betreffende "de fietspaden op de Kleine Ring".	
Question orale de Mme Céline Delforge	110	Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge	110
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers		betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in	

de la Région bruxelloise".

Question orale de Mme Céline Delforge 110

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".

Question orale de M. Julien Uyttendaele 111

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 111

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".

INTERPELLATIONS 111

Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 111

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des

het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge 110

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 111

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 111

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".

INTERPELLATIES 111

Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 111

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Travaux publics,			
concernant "le projet de nouveau système de détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".		betreffende "het plan voor een nieuw fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".	
Interpellation de M. Jamal Ikazban	112	Interpellatie van de heer Jamal Ikazban	112
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la méthodologie d'élaboration du Plan taxi suite à la manifestation du 27 mars 2018 et l'évolution de la jurisprudence en matière de droit du travail et de l'économie de plateformes".		betreffende "de methode voor de opstelling van het Taxiplan na de betoging van 27_maart 2018 en de evolutie van de rechtsspraak inzake arbeidsrecht en de platformeneconomie".	
QUESTIONS ORALES	112	MONDELINGE VRAGEN	112
Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael	112	Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	112
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le parking de dissuasion Bizet à Anderlecht".		betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".	
Question orale de Mme Julie de Groote	113	Mondelinge vraag van mevrouw Julie de Groote	113
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état d'avancement du projet de construction de la passerelle Picard".		betreffende "de vordering van de bouw van de voetgangersbrug Picard".	
Question orale de M. Pierre Kompany	113	Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	113
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la gratuité des transports en		betreffende "gratis Brussels openbaar	

commun bruxellois pour les scouts".

Question orale de M. Paul Delva 113

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les agressions à l'encontre du personnel de la STIB".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 113

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".

Question orale de M. Bruno De Lille 114

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le remplacement de stations Villo_! fermées provisoirement par des stations mobiles".

Question orale de M. Bruno De Lille 114

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les dix améliorations rapides pour les cyclistes issues du projet 'My Bikeworld'".

Question orale de M. Benoît Cerexhe 114

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des

vervoer voor de scouts".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 113

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de agressie tegen MIVB-personeel".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 113

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 114

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de vervanging van tijdelijk gesloten Villo!-stations door mobiele stations".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 114

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de 10 quick wins voor fietsers uit het 'My Bikeworld'-project".

Mondelinge vraag van de heer Benoît Cerexhe 114

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Travaux publics,			
concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".		betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".	
Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter,	114	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	114
concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)métro".		betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".	
Question orale de M. Bruno De Lille	115	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	115
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la reprise des travaux du RER".		betreffende "de heropstart van de spoorwerken aan het GEN".	

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van Goidsenhoven.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'annonce de la mise en service du plan directeur bus".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Ce dont je parlerai n'est peut-être plus tout à fait d'actualité mais démontre que, in tempore non suspecto, nous étions déjà fort intéressés par la mise en service de ce Plan directeur bus. Quoi qu'on puisse en dire, il est encourageant d'apprendre que le gouvernement a enfin approuvé, en seconde lecture, ce nouveau plan dont nous parlons depuis de nombreuses années.

En effet, en novembre 2014, le gouvernement faisait déjà allusion au futur Plan bus. Celui-ci est disponible depuis novembre 2015. On y évoquait déjà la nécessité d'accroître le parc de bus de 235 unités afin, d'une part, de remplacer une série de bus anciens et, d'autre part, de faire face aux modifications envisagées pour le réseau des bus.

Entre fin 2015 et mars 2018, le Plan bus a été malheureusement laissé de côté, alors que le réseau doit mieux tenir compte des demandes de déplacement de l'ensemble des habitants de la Région. Le retard accumulé pour la commande de 235 bus doit être déploré car il a provoqué un décalage dommageable dans la mise en application

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Goidsenhoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de aankondiging van de inwerkingtreding van het richtplan voor de bussen".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De regering heeft eindelijk het langverwachte Busplan in tweede lezing goedgekeurd.*

In 2014 verwees ze voor het eerst naar dat toekomstige Busplan. In de versie van november 2015 was er sprake van een uitbreiding van de busvloot met 235 bussen, enerzijds ter vervanging van verouderde exemplaren, anderzijds om de wijzigingen aan het busnet aan te kunnen.

De bestelling van die bussen werd tussen 2015 en 2018 echter keer op keer uitgesteld, waardoor ook de uitvoering van het Busplan op de lange baan werd geschoven.

Uiteindelijk zal de MIVB tussen 2019 en 2021 een plan uit 2014 uitvoeren. Beantwoordt ze zo nog aan de verwachtingen van de reizigers? Met de ingebruikname van gelede bussen zal de capaciteit zeker toenemen, maar welke reissnelheid zullen de bussen op de nieuwe lijnen kunnen aanhouden, waar ze soms onvermijdelijk in het verkeer zullen

du Plan bus.

En fin de compte, entre 2019 et 2021, la STIB mettra en application un plan qui s'est précisé en 2014. Peut-on vraiment affirmer que ce plan répondra pleinement aux attentes de la clientèle ? Certes, on nous annonce l'utilisation de bus articulés pour renforcer l'offre. A priori, c'est une nouvelle encourageante ; nous avons donc l'impression que le nouveau Plan bus lancé par la STIB présente certains attraits. Mais quelle sera la vitesse commerciale de ces nouvelles lignes qui vont inévitablement se retrouver ci et là engluées dans le trafic ?

On peut toutefois se poser quelques questions quant à l'exécution du nouveau Plan bus.

Vous avez annoncé les premières livraisons de 235 bus hybrides en fin d'année 2018. Doit-on en déduire que les premières modifications de lignes ne doivent pas être attendues avant début 2019 ? La conférence de presse présentant le Plan bus reste très floue sur ce point.

La STIB a-t-elle préparé un plan de conversion étape par étape des lignes du réseau ? Dans l'affirmative, pourquoi cette information n'est-elle pas disponible ?

Comment expliquez-vous que, le jour de la conférence de presse, la version finale du site permettant de comparer les évolutions n'était pas prête et que le site n'a ensuite été accessible qu'à Pâques ?

Vu les nouveaux axes qui seront parcourus, le programme des sites propres à aménager a-t-il été mis au point ? Peut-on disposer du plan des futurs aménagements de sites propres découlant du nouveau Plan bus ?

Une prévision des vitesses commerciales attendues pour chaque nouvelle ligne a-t-elle été établie par les services de la STIB ?

vastzitten?

De eerste nieuwe, hybride bussen zullen eind 2018 aangekocht worden. Betekent dat dat de lijnen niet voor 2019 worden gewijzigd?

Bereidt de MIVB een conversieplan voor? Zo ja, waarom is die informatie niet beschikbaar?

Waarom was de definitieve versie van de website met de nieuwe lijnen pas met Pasen klaar en niet op de dag van de persconferentie?

Hebt u het plan voor de eigen beddingen bijgewerkt? Kunnen we dat krijgen? Stelde de MIVB voor elke nieuwe lijn een overzicht van de verwachte reistijden op?

Présentation du Plan directeur bus

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

Voorstelling van het Richtplan Bus

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

M. Pascal Smet, ministre.- Avant que je réponde aux questions posées, Mme Amandine Steven, collaboratrice de la STIB, va vous faire un exposé sur le Plan directeur bus.

(Les transparents accompagnant cet exposé se trouvent en annexe du présent compte rendu)

Mme la présidente.- La parole est à Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Chargée du "network design" à la STIB, c'est-à-dire de la définition de l'offre de transport et du réseau, je travaille sur ce projet depuis son démarrage. Il s'agit d'un projet de longue haleine dont les phases de consultation, tant formelles qu'informelles, ont requis beaucoup de temps. En effet, nous avons déjà entamé des discussions avec les communes au printemps 2014, au moment du diagnostic, pour essayer de récolter un maximum d'informations.

Il est important de préciser que nous n'avons absolument pas travaillé en chambre, et que notre souhait était d'atteindre une transparence optimale au niveau des concepts que nous allions proposer. Les présentations que nous avons faites à l'époque étaient constituées de 250 transparents, dont la projection a pris un certain temps. Cette présentation peut être amendée au besoin, mais au prix d'un important travail.

Toutes les informations concernant le matériel roulant utilisé, c'est-à-dire le type de véhicule - standard ou articulé - et les lignes qui doivent être converties en articulées, sont également reprises en détail sur le site internet.

La seule information qui n'est effectivement pas encore mentionnée concerne le détail des fréquences. Toutefois, une différence de fréquence de 6 minutes ou de 7 minutes 30 aux heures de pointe n'est pas de nature à remettre fondamentalement en question les concepts et ce que nous avons souhaité mettre en place.

Nous commençons à récolter des indications mais, à la marge, nous devrons encore décider des fréquences à toutes les périodes horaires : heures

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Voor ik uw vragen beantwoord, zal mevrouw Amandine Steven van de MIVB u het Richtplan Bus voorstellen.*

(De slides van de uiteenzetting zijn te vinden als bijlage bij het verslag)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB, heeft het woord.

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Als network design manager was ik van bij de start bij het project betrokken. De formele en informele consultatieronde nam veel tijd in beslag. Zo begonnen de besprekingen met de gemeenten al in de lente van 2014.*

Het ging zeker niet om achterkamertjesoverleg. Het was zelfs de bedoeling om zo transparant mogelijk over de voorgestelde concepten te communiceren. Onze presentaties telden 250 slides. Ze kunnen desnoods worden bijgewerkt, al zou dat heel wat werk vergen.

Alle informatie over het rijdend materieel en de lijnen waarop gelede bussen zullen rijden, staat ook op de website.

De enige informatie die nog ontbreekt, zijn de reisfrequenties, maar een frequentieverschil tussen 6 en 7,5 minuten tijdens de spits brengt de nieuwe organisatie niet echt in het gedrang.

We zijn net begonnen met het verzamelen van gegevens, maar we moeten dus nog beslissen hoe vaak het openbaar vervoer tijdens de daluren, 's avonds en in het weekend zal rijden. Daar gaan uitgebreide studies aan vooraf, die nog worden bijgestuurd op basis van de ontwikkeling van de vraag in de voorbije jaren en maanden.

Sinds de eerste versies van het Busplan is er immers heel wat tijd verstreken.

De presentatie is als volgt onderverdeeld:

creuses, soirée, week-end. Cela fait l'objet des études approfondies qui seront effectuées dans le cadre du déploiement du plan bus et qui seront affinées en fonction de l'évolution de la demande observée ces dernières années, voire ces derniers mois.

En effet, entre nos premières esquisses du plan bus et aujourd'hui, un peu de temps s'est écoulé. La fréquentation n'a cessé de croître et nous devrons peut-être encore réaliser des arbitrages, en fonction des dernières données de fréquentation récoltées.

La présentation se structure comme suit :

- les objectifs du plan directeur ;

- les moyens mis en œuvre pour le développement de ce plan ;

- les grandes tendances et modifications du plan. Je prévois d'en brosser les principaux éléments, mais je répondrai ensuite avec plus de précision en fonction de vos questions ;

- le déploiement du plan ;

- la stratégie d'information du public au fur et à mesure du déploiement du Plan bus qui occasionnera de grands bouleversements pour les clients actuels et futurs de la STIB.

Abordons pour commencer les objectifs et les enjeux de la STIB. Sans surprise, le réseau de la STIB a connu une croissance de fréquentation au cours des dix dernières années. En 2016, nous avons enregistré un léger tassement. Nous connaissons tous les événements qui l'ont provoqué. En 2017, l'augmentation de la fréquentation reprend de manière significative. Nous avons rejoint notre courbe de croissance naturelle. Nous le savons, il y a du monde sur notre réseau et de gros problèmes de surcharge sont observés de manière structurelle aux heures de pointe. Nous devons donc augmenter nos capacités, d'où l'acquisition, notamment, d'une proportion de bus articulés beaucoup plus importante que ce que compte actuellement notre parc.

Outre les surcharges existantes, il convient d'anticiper au maximum les perspectives de croissance, fruits de la croissance démographique

- de doelstellingen van het richtplan;

- de middelen voor de uitwerking van het plan;

- de grote trends en wijzigingen aan het plan.

- de invoering van het plan;

- de informatie aan het publiek.

Laten we eerst de doelstellingen en de uitdagingen bekijken. Het is geen verassing dat de voorbije tien jaar steeds meer mensen van het MIVB-net gebruikmaakten. In 2016 was er een stagnatie ten gevolge van de aanslagen, maar in 2017 steeg het aantal gebruikers sterk, waardoor we opnieuw op onze natuurlijke groeicurve zitten. Tijdens de spits is er dan ook sprake van structurele overbelasting, die we moeten oplossen door de capaciteit uit te breiden en meer harmonicabussen in te zetten.

We moeten daarnaast ook inspelen op de verwachte groei ten gevolge van de natuurlijke bevolkingsgroei en de bouw van nieuwe woningen, voorzieningen en woonbuurten. Voorts moeten we rekening houden met de gewestelijke doelstelling van de modal shift.

Al die factoren leiden tot meer reizigers op het busnet. We moeten het openbaarvervoersaanbod op korte termijn opvoeren, in afwachting van meer grootschalige projecten.

Niet alleen het aanbod moet naar omhoog, we moeten het busnet ook aantrekkelijker maken door de lijnen beter over de wijken te spreiden. Daardoor ontstaan ook nieuwe overstapmogelijkheden.

Er kwamen veel vragen van gebruikers en van de gemeenten. Als ze pertinent waren, probeerden we er zo goed mogelijk op in te gaan en synergieën te vinden, om lijnen en haltes vast te leggen die het netwerk structuur zouden geven. Het was immers onze bedoeling om gaten in het net op te vullen en om met alle, nieuwe of bestaande voorzieningen rekening te houden.

We hebben alle gegevensbronnen die we ter beschikking hadden, aangeboord. Voor de gevoeligste zones stelden we op basis van de Mobibgegevens overzichten op. Zo konden we

naturelle en Région bruxelloise et de la construction de nouveaux lotissements, équipements et quartiers de logements en développement et qui, à terme, devront bénéficier d'une desserte en transports en commun. De plus, il y a l'objectif régional de report modal.

Tous ces facteurs contribueront indubitablement à l'augmentation de la fréquentation de notre réseau. Il est donc nécessaire d'accroître l'offre de transports à court terme, dans l'attente de projets ferrés plus importants.

Outre ces éléments liés à l'augmentation quantitative de l'offre, le volet non négligeable de l'amélioration qualitative du réseau des bus passera par une plus grande attractivité de ce dernier via une meilleure couverture spatiale de certains quartiers par la création de nouvelles liaisons directes inédites pour casser les effets de barrière que crée le canal dans certaines zones de la ville et une limitation du nombre de correspondances par des liaisons plus directes. Il s'agit aussi d'offrir de nouvelles opportunités de correspondances aux usagers. Je vous fournirai tout à l'heure un ou deux exemples concrets pour préciser mon propos.

Comme je le disais dans mon introduction, nous avons reçu beaucoup de demandes en amont du diagnostic du Plan bus. Elles ressortaient de plaintes d'usagers de la STIB et de courriers des communes. Quand elles étaient pertinentes, notre objectif a été d'y répondre au mieux et, surtout, de trouver des synergies pour proposer des lignes et dessertes répondant à plusieurs enjeux et apportant surtout un élément structurant à l'échelle du réseau vu d'hélicoptère. En effet, en répondant ponctuellement à des demandes de liaison entre quartiers, nous aurions débouché sur un beau plat de spaghettis, si je puis me permettre... Notre objectif était de créer des liaisons qui comblent les chaînons manquants observés sur le réseau, tout en tenant compte des nouveaux équipements ou des équipements existants, mais mal desservis.

S'agissant des moyens, nous nous sommes appuyés sur toutes les sources de données à notre disposition. Sur le plan interne à la STIB, des relevés de charges ont été effectués pour les zones les plus critiques. Nous disposons de données plus récurrentes en termes de validation Mobib, ce qui nous permet d'identifier les arrêts à plus forte

bepalen welke haltes het vaakst gebruikt worden. We houden ook rekening met klachten van reizigers.

Bestuurders beschikken over een knop waarmee ze kunnen weigeren om reizigers op te pikken wanneer hun voertuig te vol zit. Ook die informatie biedt een duidelijk overzicht van de plaatsen waar het netwerk niet langer voldoet.

Daarnaast onderzochten we de herkomst en bestemming van de reizigers. Bij de reorganisatie van het busnet worden er immers lijnen doorgeknipt en we willen zo weinig mogelijk reizigers treffen.

Ook over de reissnelheid zijn we duidelijk geweest. Als onze bussen zoveel mogelijk reizigers moeten vervoeren, moeten ze vlot kunnen rijden.

De bestaande zwarte punten hebben we aan een objectieve studie onderworpen. De reorganisatie zal dus niet alleen de nieuwe, maar ook de bestaande lijnen ten goede komen.

De MIVB zit in een aantal begeleidingscomités voor gemeentelijke en buurtprojecten en onderzocht alle studies en aanbevelingen om er de nodige lessen uit te trekken.

Het openbaar onderzoek ging in april 2014 van start. We hebben de gemeenten in kwadranten opgedeeld en uitgelegd waar zich de zwakke punten bevinden. We hebben de gemeentelijke verantwoordelijken gevraagd hun mening te geven. Ze kregen dus de gelegenheid om te reageren.

De MIVB heeft haar interne studies tot de herfst van 2014 voortgezet. Daarna stapten we naar de gemeenten met onze nieuwe concepten, om na te gaan of die wel op hun verwachtingen waren afgestemd. De reacties waren over het algemeen positief.

In februari 2015 gingen we over tot formeler overleg en hebben we de gemeentelijke verantwoordelijken opnieuw per kwadrant ontmoet. We bekeken samen met hen de plannen, de reisroutes en de ligging van de bestaande haltes. Op dat ogenblik hadden we al beslist op welke lijnen er gelede of gewone bussen zouden

charge. Nous tenons également compte des plaintes des clients.

Les remontées de terrain sont également essentielles, comme les alarmes "CHAR" : un bouton présent sur la console des conducteurs leur permet de refuser l'embarquement de voyageurs en cas de surcharge. Cette information nous revient et nous donne une vision très précise et éclairante de la santé du réseau. Elle reste qualitative, car dépendante de l'appréciation du chauffeur, mais nous retournons ensuite sur le terrain pour objectiver les constats et ces expériences vécues au quotidien.

Par ailleurs, nous avons mené des enquêtes "origine-destination" dans le cadre de la restructuration des lignes. Cette dernière impliquant implicitement la rupture de liens, nous avions à cœur de vérifier que la réorganisation ne pénalisait pas trop de clients.

Nous n'avons pas occulté non plus l'aspect relatif à la performance des lignes. Quand nous proposons des lignes qui se veulent structurantes et fortes, qui transporteront beaucoup de voyageurs, il faut qu'elles offrent des performances correctes et soient les plus fluides possible.

Ces éléments ont été analysés et les points noirs, objectivés. Ces derniers ne sont pas nouveaux et étaient déjà connus pour la plupart. Le Plan bus ne révolutionne ni ce constat, ni ces analyses.

Si de tels aménagements sont réalisés, ils bénéficieront à des lignes nouvelles, mais aussi à des lignes existantes qui souffrent déjà.

Sur le plan externe, nous participons à une série de comités d'accompagnement dans des projets de développement, plans communaux de mobilité, études d'incidence, contrats de quartier, etc. Nous avons épluché toutes ces études ainsi que les recommandations qui en ressortaient pour en tirer une série d'enseignements.

La phase de consultation publique a débuté en avril 2014 par un diagnostic. Nous avons donc compilé tout ce que je viens de vous montrer. Nous avons regroupé les communes par quadrants - nord-ouest, nord-est, etc. - et nous leur avons présenté nos diagnostics : problèmes de charge, liaisons

komen.

Zodra die fase was afgerond, keurde de regering het voorontwerp in eerste lezing goed, waarna het openbaar onderzoek van start ging. Daarvoor organiseerden we ritten met een informatiebus. Bovendien gaven we 26 gemeentelijke informatiesessies met uitleg over de wijzigingen die het plan inhield. Inwoners kregen de gelegenheid om vragen te stellen. We bezorgden de gemeenten alle opmerkingen van de burgers, zodat ze die konden gebruiken om een formeel advies op te stellen.

Op basis van dat formele advies stuurden we het plan een laatste keer bij. De grote lijnen bleven behouden. Er waren alleen lokale wijzigingen. In het zuiden van Ukkel deed er zich wel een ingrijpende aanpassing voor, omdat het voorstel van de MIVB geen goed idee bleek. We pasten het plan aan, waarna de regering het goedkeurde.

Het Busplan is zonder de komst van nieuwe bussen niet haalbaar. De vloot wordt met 153 bussen uitgebreid. Het aandeel van de gelede bussen stijgt van 25 naar 40%.

De MIVB wil 235 hybride standaardbussen en gelede bussen kopen, naast 37 elektrische bussen. Die laatste zijn uitgerust met uiteenlopende technologieën, zodat we hun voor- en nadelen kunnen nagaan.

Zeventien van de 50 buslijnen veranderen niet en 30 andere worden in mindere of meerdere mate aangepast. Op de website van het Busplan vindt u daarover meer informatie.

In theorie worden er drie lijnen geschrapt, maar eigenlijk is het er maar een. Buslijn 15, die 's avonds lijnen 13 en 14 vervangt tussen het Noordstation en Jette, wordt geschrapt, maar lijnen 13 en 14 rijden voortaan 's avonds, wat betekent dat ze niet echt verdwijnen.

Lijn 22 wordt wel geschrapt. Die lijn vervoerde Europese ambtenaren tussen de verschillende gebouwen van de Europese Commissie, maar bleek overbodig omdat ambtenaren net zo goed op andere lijnen kunnen reizen.

De nieuwe lijnen waarop een gelede bus zal rijden,

manquantes, etc. Nous leur avons demandé leur avis, ou si nous avions oublié quelque chose. Elles ont donc eu l'occasion de réagir.

Nous avons poursuivi nos études en interne jusqu'à l'automne 2014, et nous sommes alors revenus vers les communes de manière informelle en leur présentant nos nouveaux concepts pour savoir si nous n'étions pas passés totalement à côté de leurs attentes. Globalement, l'accueil a été très positif. Il nous semblait important de les regrouper par quadrants pour mettre en évidence des points d'accord ou de désaccord, et pour trouver les meilleures solutions possible, qui répondent aux demandes de chacun.

En février 2015, nous sommes entrés dans une phase de consultation plus formelle lors de laquelle nous avons rencontré les communes, toujours regroupées par quadrants. Ensuite, nous les avons rencontrées pour analyser en détail les plans, les itinéraires et les localisations d'arrêts existants. Nous étions déjà entrés dans le détail et nous avions déterminé les lignes appelées à être exploitées par des bus articulés ou par des bus standard.

Une fois cette phase achevée, l'avant-projet a été approuvé en première lecture par le gouvernement et la phase de consultation publique a commencé. Celle-ci s'est révélée extrêmement dense. Nous avons organisé des tournées avec un bus d'information et avons assuré 26 dates dans toutes les communes, pour expliquer précisément aux citoyens les changements que le plan entraînait pour eux et pour leurs trajets au quotidien. Ils ont eu l'occasion de poser leurs questions. Puis, nous avons transmis aux communes toutes les remarques reçues via le site web et au cours de ces tournées de bus. Les communes ont pu se baser sur ces éléments pour rendre leur avis formel.

Sur la base de cet avis formel, nous avons mené les dernières études pour corriger le plan. Je souligne le fait qu'il n'y a pas eu de remise en cause fondamentale des concepts. Les changements se situent à l'échelle locale et visent à modifier le passage dans l'une ou l'autre rue. Le seul changement un peu plus fondamental concerne le sud d'Uccle - plateau Engeland, Homborch, chaussée de Saint-Job, etc. -, où la restructuration des lignes que nous proposions ne s'est pas avérée

liggen veelal in het noorden van het gewest, omdat de bevolkingsgroei daar sterker is. In het zuiden rijden sinds 2014 al geleden bussen op lijn 48, net zoals op lijnen 71 en 95.

Op lijn 45, die metrostation Roodebeek aandoet en vandaar naar Evere rijdt, rijden nu al gewone bussen. Tijdens de spits rijden die om de vijf minuten. De frequentie kan er niet hoger. Enkel met geleden bussen kan de capaciteit naar omhoog.

Lijn 64 komt in aanmerking voor elektrische gelede bussen, met oplaadpunten aan de eindhaltes. We onderzoeken samen met het gewest waar de laadpunten aan de Naamsepoort kunnen komen. De nieuwe bussen zullen in mei 2019 ingezet worden.

In het westen volgt lijn 49 grotendeels de Middenring-West. De lijn wordt samen met lijn 53 gedeeltelijk gereorganiseerd. De capaciteit op de Middenring moet drastisch omhoog. Dat betekent dat twee buslijnen met gelede bussen geen overdreven luxe zijn.

Ook op lijn 46, die Anderlecht doorkruist, kan de capaciteit met standaardbussen niet hoger. Tijdens het weekend worden die vervangen door gelede bussen, omdat de markten aan het Zuidstation en de Slachthuizen enorm veel volk trekken. Reizigers begrijpen niet waarom er in het weekend wel en tijdens de week geen gelede bussen rijden, maar dat komt omdat er tijdens de week geen gelede bussen beschikbaar zijn.

Ook lijn 89, die door Anderlecht en Molenbeek rijdt, wordt een lijn met gelede bussen. Momenteel rijdt de lijn door het historisch centrum van Molenbeek en de Maritiemwijk, waar de straten te smal zijn. Daarom wordt ze via het centrum van Brussel tot een radiaallijn omgevormd.

Lijn 53 wordt druk gebruikt in Neder-Over-Heembeek, tussen het Militair Hospitaal en Bockstael, waar ze veel scholen aandoet en mensen naar tram 3 en 7 brengt of naar metrolijn 6. Op het traject naar Jette rijdt de bus echter extra traag.

De helft van de bussen op lijn 53 zijn standaardbussen en de andere helft gelede bussen. Op de zogenaamde lange trajecten tussen

une bonne idée. Nous avons donc un peu amendé notre plan, lequel a été approuvé par le gouvernement.

En termes de moyens, ce plan n'est pas réalisable sans l'acquisition de nouveaux bus. Une extension de la flotte, avec 153 bus, est prévue, ainsi qu'une augmentation de la proportion de bus articulés. Les bus articulés constituent actuellement plus ou moins 25% du parc et cette proportion devrait tendre vers les 40%. Je vous détaillerai plus loin les lignes candidates à l'exploitation de bus articulés.

Afin de permettre cette extension, nous prévoyons l'acquisition de 235 bus hybrides standards et articulés - en ce compris le renouvellement des bus les plus anciens - et de 37 bus électriques. Parmi ces derniers, il y aura sept midibus articulés, cinq bus électriques standard avec un rechargement réalisé au dépôt (overnight charging), et 25 bus articulés avec un rechargement au terminus (opportunity charging). Il s'agit d'éprouver ces technologies, d'évaluer les avantages et inconvénients de chacune et de se faire la main.

S'agissant des principales modifications, sur les 50 lignes de bus que compte le réseau actuel de la STIB, 17 sont inchangées et 30 sont modifiées, certaines de manière marginale et d'autre de manière beaucoup plus importante. Le site web du Plan bus comporte un onglet sur lequel il suffit de cliquer pour accéder à l'ensemble des lignes du réseau. En cliquant sur la ligne, on peut visualiser les changements d'itinéraires et ce qu'ils impliquent.

Trois lignes sont théoriquement supprimées. Dans les faits, il n'y en a qu'une, puisque deux autres lignes sont reprises par d'autres numéros de ligne. La ligne de bus 15, qui est exploitée uniquement en soirée entre la gare du Nord et Jette et qui prend le relais en soirée de l'offre en journée des lignes 13 et 14, est supprimée, tandis que les lignes13 et 14 roulent en soirée. Il ne s'agit donc pas d'une réelle suppression de ligne puisque la desserte est maintenue.

La ligne 22 est, par contre, supprimée. Cette ligne, mise en place dans le cadre d'un contrat entre la STIB et la Commission européenne, assurait une desserte de porte à porte pour les fonctionnaires européens entre les différents bâtiments de la

Bockstael en het Militair Hospitaal rijden gelede bussen en tussen het Militair Hospitaal en Dielegem zijn dat standaardbussen.

Daarnaast is er het aspect van de overstapmogelijkheden. De lijnen van het MIVB-netwerk lopen straalsgewijs of dwars en zelden in een kring. De meeste aansluitingen zijn mogelijk op de ringlijnen, in de rand van de tweede kroon. Een rechtstreekse aansluiting tussen het noorden en het noordwesten ontbreekt.

Op basis daarvan hebben we een overzicht van de overbelasting opgesteld. In Neder-Over-Heembeek wordt de theoretische capaciteit van de voertuigen regelmatig overschreden. Op een standaardbus zijn er 66 plaatsen. Bij 75 of 80% van de standaardcapaciteit zit een bus al behoorlijk vol. Tussen Neder-Over-Heembeek, Bockstael en Jette is er tijdens de spits duidelijk sprake van overbelasting, wat een verdubbeling van het aanbod rechtvaardigt.

Uit ons onderzoek naar herkomst en bestemming van de reizigers konden we vaststellen welke verbindingen het vaakst voorkomen. In Neder-Over-Heembeek verplaatsen de meeste reizigers zich tussen Bockstael en het Militair Hospitaal.

Aan weerskanten van Bockstael is er echter weinig beweging. Het opsplitsen van lijn 53 in twee lijnen zou daar dan ook weinig impact hebben. Bovendien willen we de wijken in het noorden en het noordwesten van het gewest beter met elkaar verbinden, met een ringvormige lijn die naar de grote lanen in het westen loopt.

Lijn 49 verbindt normaliter Bockstael met Machtens enzovoort. Uit het onderzoek naar herkomst en bestemming blijkt dat de bus zeker tot Machtens en Peterbos moet rijden. Door de lijn tot aan het Westland Shopping Center door te trekken, garanderen we dat er van vertrek tot eindhalte reizigers op de bus zitten.

Uiteraard blijft het stuk van lijn 49 dat door Jette loopt, behouden: tot Bockstael en zo verder richting Tour & Taxis, het Noordstation en het stadscentrum.

Naast de zes bestaande komen er zes nieuwe lijnen met gelede bussen. Een ervan zorgt voor een betere

Commission européenne, entre la gare de Bruxelles-Luxembourg et Montgomery. Ce contrat n'a pas été reconduit. À l'issue des discussions que nous avons eues avec les responsables, nous sommes arrivés à la conclusion que cette ligne pouvait être supprimée puisque la couverture entre les différents bureaux était largement assurée par d'autres lignes existantes, notamment les lignes 27 et 21, ainsi que le métro.

Concernant les nouvelles lignes exploitées au moyen de bus articulés, la concentration est plus forte au nord de la Région, où la croissance démographique est la plus importante. Au sud de la Région, par exemple à Uccle, nous disposons de la ligne 48, qui a été convertie en ligne de bus articulés en 2014, des lignes 71 et 95, ainsi que des lignes de trams qui viennent combler les trous. Les besoins sont avérés au niveau de ces lignes.

La ligne 45, qui dessert la station Roodebeek et file en direction d'Evere, est déjà exploitée en bus standard, avec une fréquence de cinq minutes en période de pointe. Nous n'avons plus de solution pour accroître la capacité sur cette ligne, qui présente déjà une très haute fréquence. En l'absence de sites propres intégraux sur tout l'itinéraire, aller au-delà contribuerait à créer des trains de bus, ce qui n'est pas raisonnable. Nous devrons donc passer à des bus articulés. C'est d'ailleurs une question récurrente de nos clients : "Pourquoi n'y a-t-il pas de bus articulés sur la ligne 45 ou sur les autres lignes ?".

La ligne 64 est candidate pour les bus articulés électriques exploités en "opportunity charging", c'est-à-dire avec recharge au terminus. Du côté de Haren, nous pourrons assurer facilement ce temps de chargement à notre dépôt STIB. Pour ce qui concerne l'autre côté, c'est-à-dire la Porte de Namur, à l'avenue Marnix, les discussions sont déjà bien engagées avec la Région et les emprises terminus commencent à être bien mises au point. Ce changement est prévu pour mai 2019.

Plus à l'ouest, la ligne 49 emprunte en bonne partie la moyenne ceinture ouest : boulevard Mettewie, boulevard de Smet de Naeyer, etc. La ligne est un peu réorganisée en même temps que la ligne 53, située un peu plus au nord et sur laquelle je reviendrai dans la suite de mon exposé. Des besoins d'augmentation de capacité se font sentir

verbinding tussen Neder-Over-Heembeek en de rest van het gewest, met een traject van de Van Praetbrug tot Schuman. Zo gaan we in op de vraag van de gemeente Schaarbeek om de noord-zuidverbinding tussen het Colignonplein en de Europese wijk te verbeteren.

Dankzij die nieuwe lijn kunnen we het aantal overstappen voor de inwoners van Neder-Over-Heembeek en bepaalde reizigers uit Schaarbeek beperken. Bovendien biedt ze overstapmogelijkheden op lijnen die van oost naar west lopen.

Vanaf juni krijgt Brussel een Citybus. Op die lijn zal een elektrische 'midibus' rijden. De reisweg en de haltes liggen al vast. In zekere zin geeft de Citybus het startschot voor het Busplan.

Daarnaast komt er een nieuwe lijn vanuit het centrum van Vorst richting Albert. Die loopt verder naar Brussel-Centraal via de Marollen, zodat het aanbod op dat traject toeneemt.

De lijn richting Ukkel, meer bepaald het station van Linkebeek, vormt een van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de in eerste lezing goedgekeurde plannen. We hadden grote moeilijkheden met de bediening van de volledig heraangelegde Sint-Jobsesteenweg. Daarom hebben we beslist om lijn 60 richting Sint-Job te behouden, en daarnaast een andere lijn in te leggen voor de verbinding met het zuiden van Ukkel, zodat nu ook een wijk als Homborch met Albert verbonden is.

De nieuwe lijn die aan het Zuidstation vertrekt en via de Kanaaldijk de stad verlaat, versterkt het aanbod op de Industrielaan, waar binnenkort nieuwe woningen worden gebouwd. Vandaag rijdt daar alleen lijn 78, wat niet volstaat.

Met een nieuwe lijn tussen Anderlecht, Vorst en Ukkel willen we het barrière-effect van het kanaal verder wegwerken. Met name de gemeente Vorst wilde een betere verbinding tussen de hoger en lager gelegen wijken op haar grondgebied, evenals met Ukkel en Anderlecht.

Aan de andere kant van het kanaal vroeg Anderlecht dan weer om een betere verbinding met de vijvers in de buurt van Erasmus. Die buurt is in

sur ces axes de la moyenne ceinture. Finalement, c'est un peu le pendant de l'axe des grands boulevards à l'est de la ville. Ce sont des axes en plein développement, sur lesquels les capacités doivent être augmentées de manière drastique. La mise en place de deux lignes de bus articulés sur ces sections ne sera donc certainement pas un luxe.

La ligne 46, qui dessert Anderlecht, présente le même cas de figure que la ligne 45, puisqu'elle atteint la fréquence maximale en bus standard. Des bus articulés circulent sur cette ligne le week-end, car les marchés du Midi et de l'Abattoir drainent énormément de monde. Les usagers ne comprennent pas que des bus standards circulent sur cette ligne en semaine, et des bus articulés le week-end. Nous n'avons pas le choix, car tous les bus articulés sont utilisés en semaine. Je peux cependant comprendre que cela soit perçu comme incompréhensible par les usagers. Vivement que nous puissions faire circuler des bus articulés sur cette ligne, y compris en semaine aux heures de pointe !

Toujours dans le secteur Anderlecht-Molenbeek, la ligne 89 est réorganisée dans le cadre du Plan bus pour pouvoir y affecter des bus articulés. Pour l'instant, elle passe par le centre historique de Molenbeek, notamment par la station Comte de Flandre et dans le quartier maritime, où les rues sont trop étroites. Elle sera donc envoyée vers le centre-ville pour devenir radiale. Les lignes radiales sont peu nombreuses dans l'ouest de Bruxelles, alors qu'il y en a beaucoup à l'est. Nul doute que cette ligne sera un succès. Même si les lignes en direction du centre-ville sont réorganisées, ce secteur sera toujours couvert par la ligne 86. En effet, dans ce genre de plan, les lignes sont considérées dans leur ensemble pour éviter les pertes de desserte.

Je vais vous détailler le concept de la ligne 53. Comme pour la ligne 89, nous avons suivi un fil conducteur. La ligne 53 connaît une fréquentation très importante à Neder-over-Heembeek, entre l'hôpital militaire et Bockstael. Elle fonctionne très bien parce qu'elle croise beaucoup d'établissements scolaires, notamment sur l'avenue de Versailles, et qu'elle est une ligne de rabattement tant vers les trams 3 et 7 - la Moyenne ceinture, en direction de la station Gare du Nord - que vers Bockstael et la ligne de métro 6. Par contre, dans sa section en

volle ontwikkeling, dus moet daar meer openbaar vervoer komen. Door die twee vragen te bundelen, konden we een nieuwe lijn uitwerken die de ene oever van het kanaal met de andere verbindt.

De ringlijnen moeten worden uitgebreid. Lijn 84 werd bijvoorbeeld hertekend, zodat ze beter op tram 9 aansluit. Ze loopt nu voorbij de Heizel tot Neder-Over-Heembeek. In het zuiden sluiten lijn 75 en lijn 98 op elkaar aan.

Buslijn 41 vertrekt aan Transvaal en loopt via Herrmann-Debroux tot Helden. Omdat de frequentie op de lijn al hoog ligt, willen we de lijn doortrekken naar het zuiden van Ukkel, waar momenteel alleen bus 43 rijdt. De bus zou op dat deel van het traject eigen beddingen kunnen gebruiken. We nemen dat deel van de lijn echter pas in gebruik wanneer de Wagenstraat toegankelijk is voor het verkeer.

Momenteel staat lijn 43 in de Alsembergsesteenweg vaak in de file. Er komen daarom een busbaan en hogere frequenties.

Lijn 42 naar het oosten wordt op termijn helemaal hertekend. In eerste instantie wordt ze ingekort zodra tram 94 tot Roodebeek rijdt. Later kunnen we de lijn helemaal omleiden via wijken waar nu weinig bussen komen. Volgens de feedback op de website blijkt deze lijn trouwens het best aan de noden van de gebruikers te beantwoorden.

In het noordoosten biedt lijn 45 een verbinding met Neder-Over-Heembeek, al moet er op lange termijn een nieuwe brug of een kabelspoor worden aangelegd.

Het Busplan zorgt dus voor de uitbouw van het nieuwe aanbod maar ook voor de versterking van het bestaande aanbod.

In het centrum van de stad is er geen probleem, maar hoe groter de afstand met het centrum, hoe groter de noden.

We hebben ook gezorgd voor openbaar vervoer naar buurten waar veel mensen werken of met nieuwe of bestaande voorzieningen. Het Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec), het Westland Shopping Center, het Erasmusziekenhuis, het UZ Brussel, het nieuwe Europea, Neder-Over-

direction de Jette, elle devient "un tortillard" passant par de petits quartiers, créant des liaisons interquartiers bien utiles, mais avec un tout autre niveau de fréquentation.

Alors, comment fonctionne cette ligne et quelle offre y affecte-t-on ? Elle est exploitée pour une moitié en bus standard, et pour l'autre moitié en bus articulés. Les trajets barrés entre Bockstael et l'hôpital militaire sont assurés par des bus articulés, et les trajets dits longs, entre l'hôpital militaire et Dieleghem, le sont par des bus standard, les bus articulés ne pouvant circuler dans les petites rues jettoises. C'est un constat. Cette ligne manque clairement de capacité dans sa partie située à Neder-over-Heembeek.

Un autre constat concerne les aspects de connectivité. Les lignes de notre réseau sont essentiellement radiales ou transversales mais peu articulées en rocade. Les correspondances restent plutôt en rocade, en périphérie de la deuxième couronne bruxelloise. Il manque un lien direct entre le nord et le nord-ouest de Bruxelles.

Nous nous sommes appuyés sur ces données pour objectiver les éléments de surcharge. Nous avons eu recours à un "comptage cordon", c'est-à-dire un point très chargé de la ligne à Neder-over-Heembeek, où la capacité théorique du véhicule est régulièrement dépassée. Sur une ligne standard, la capacité par véhicule, basée sur une norme de quatre personnes au m², est de 66 places. À 75 ou 80% de cette capacité théorique, un bus est déjà bien rempli. Les voyageurs ont des difficultés à rentrer et circuler dans le véhicule et éprouvent une sensation de surcharge.

Il était important pour nous de se rendre compte de l'évolution de la charge à bord et de la disparité de la fréquentation. Le trait vert représente un "serpent de charge", c'est-à-dire l'évolution de la charge tout au long de l'itinéraire de la ligne aux heures de pointe. Entre Neder-over-Heembeek, Bockstael et Jette, le tassement de fréquentation est bien visible et justifie la nécessité de doubler l'offre sur la section qui concerne Neder-over-Heembeek.

Dernière information très utile pour nous : les enquêtes origine-destination que nous avons réalisées sur la ligne pour objectiver les paires origine-destination les plus utilisées. On constate

Heembeek, Docks Bruxsel en Tour & Taxis krijgen veel betere verbindingen met Brussel-Noord. Ook het busaanbod rond scholen wordt uitgebreid.

De invoering van het volledige plan wordt over tweeënhalf jaar gespreid, van midden 2018 tot 2021. We zijn immers afhankelijk van de levering van de nieuwe bussen en de indienstneming en opleiding van nieuwe buschauffeurs.

Wijzigingen op het vlak van de inrichting vormen een belangrijk onderdeel van het Busplan: er moeten heel wat nieuwe haltes of eindhaltes worden gecreëerd of verplaatst.

Daarnaast zijn er elementen waar we niet omheen kunnen, zoals de heraanleg van de Wagenstraat en de Leuvensesteenweg. Bovendien moeten de zwarte punten worden weggewerkt voor er een extra buslijn kan worden ingezet.

De Citybus wordt nog in 2018 operationeel; de reisweg en de haltes liggen vast. Tegelijk wordt tramlijn 9 gereorganiseerd. Op lijn 53 is een reorganisatie niet mogelijk zolang we niet over nieuwe bussen beschikken; Daarom voeren we een reorganisatie uit van lijnen 13, 14 en 15.

Zodra tram 94 tot Roodebeek rijdt, wordt lijn 42 beperkt tot Roodebeek, zodat we lijn 20 tot Tour & Taxis en het Noordstation kunnen doortrekken. Daarnaast worden in 2018 de eerste elektrische standaardbussen op lijn 13 in gebruik genomen.

Naarmate de MIVB het Busplan uitrolt, zal ze gerichte communicatiecampagnes voeren. Om de informatie begrijpelijk en duidelijk te houden voor de reizigers, zal dat per sector en per wijk gebeuren. De informatie wordt verspreid via folders en affiches aan de haltes en in de voertuigen. Bovendien zal er personeel op het terrein aanwezig zijn om uitleg te geven over de wijzigingen. Uiteraard wordt de informatie ook via de media verspreid.

De belangrijkste informatiebronnen blijven de schematische plannen en de zoekfunctie op de website van het Busplan, die sinds de paasvakantie is vernieuwd.

qu'à Neder-over-Heembeek, elles sont, sans surprise, extrêmement utilisées. La grande majorité de la clientèle se déplace entre Bockstael et l'hôpital militaire. On observe par contre très peu de mouvements (représentés par les cellules bleues) de part et d'autre de Bockstael. Nous pouvons par conséquent en tirer l'enseignement suivant : si la ligne 53 devait être scindée en deux lignes, de part et d'autre de Bockstael, les dommages collatéraux seraient infimes.

Scinder la ligne est donc une option, mais nous souhaitions mieux connecter les quartiers du nord et du nord-ouest, offrir cette nouvelle ligne de rocade structurante, dont l'avenir est prometteur, et déployer cette ligne en direction des grands boulevards de l'ouest. Toute la question était de savoir jusqu'où aller.

La ligne 49 assure normalement le lien entre Bockstael, Machtens, etc. Nous avons examiné les relevés origine-destination de la ligne 49 et conclu que nous devrons aller certainement jusqu'à Machtens. Peterbos se justifie également. Mais surtout, nous avons vu une opportunité de connecter cette ligne à un point de chute attractif, le Westland Shopping Center, principal centre commercial du nord-ouest de Bruxelles. Grâce à ce point de chute, nous savons que la ligne sera fréquentée de bout en bout.

La petite desserte de Jette n'est évidemment pas abandonnée car elle est totalement justifiée de manière locale. Elle est donc recomposée, de manière à être conservée jusqu'à la place Bockstael et poursuivie en direction de Tour & Taxis, de la gare du Nord et du centre-ville.

Hormis les six lignes exploitées en bus articulés, six nouvelles lignes seront exploitées. Cette ligne orange vient mieux connecter et désenclaver en bonne partie Neder-over-Heembeek. Pour le moment, cette zone est un peu à part en Région bruxelloise, en raison de l'effet barrière du canal. C'est cet effet que nous avons voulu couper au maximum en passant sur le pont Van Praet et en prolongeant cette ligne jusqu'à Schuman. Le même objectif a été poursuivi au sud de la Région, comme nous le verrons dans un instant. En créant cette ligne, nous répondons également à des demandes venant de Schaerbeek de renforcement des liaisons nord-sud, en lien notamment avec la

place Colignon - où se situe la maison communale - et le quartier européen.

Cette ligne permet de limiter les correspondances pour les habitants de Neder-over-Heembeek et pour certains usagers de Schaerbeek. Elle offre également toute une série d'opportunités de correspondance car elle croise énormément de lignes plutôt orientée est-ouest : lignes de tram, notamment sur l'axe de l'avenue Rogier, et lignes de bus fortes comme le 65 ou le 66, qui vont plutôt en direction du centre-ville.

La ligne rose vif suit le tracé de la ligne du Citybus, qui sera exploitée en midibus électrique à partir du mois de juin prochain. Le projet est en bonne voie. Nous disposons désormais d'un itinéraire et d'arrêts bien définis. En quelque sorte, cela donnera le coup d'envoi du Plan bus.

La ligne mauve relie les parties haute et basse de Forest. Partant du centre de Forest, elle monte en direction d'Albert et file vers la gare de Bruxelles-Central via le quartier des Marolles qui, ce faisant, bénéficie également d'une amélioration de l'offre.

La ligne en jaune sur l'image, qui va en direction d'Uccle et plus précisément de la gare de Linkebeek, constitue l'un des changements les plus fondamentaux par rapport aux concepts approuvés en première lecture. Nous avons éprouvé de grosses difficultés avec la desserte de la chaussée de Saint-Job complètement restructurée. Nous n'en avions pas mesuré les effets négatifs. Cette fois, nous avons pris tout cela en considération. La ligne 60 continue d'assurer la desserte de Saint-Job et nous avons recréé une ligne qui assure les liens que nous voulions mettre en place au sud d'Uccle. Cela garantit à des quartiers comme le Homborch un lien direct avec la station Albert, soit déjà une correspondance bus-tram de moins pour les gens qui y sont réfractaires.

La ligne verte entre Gare du Midi et l'arrêt Digue du Canal, et qui sort ensuite de la ville, vient renforcer l'offre sur le boulevard Industriel qui se développe, avec l'arrivée très prochaine de logements. Cela était devenu nécessaire. Pour l'instant, avec la seule ligne 78, l'offre est un peu "indécente", avec des fréquences de 20 à 30 minutes. Ce n'est vraiment pas suffisant.

La ligne mauve pâle est un peu - même si elle n'a pas tout à fait la même forme - dans le même esprit que la ligne Neder-over-Heembeek-Schuman, avec cette volonté de limiter l'effet de barrière du canal, cette fois entre Anderlecht, Forest et Uccle. Des demandes avaient été exprimées notamment par Forest, au travers de son plan communal de mobilité, de renforcer les liens entre les parties haute et basse du territoire de la commune, ainsi que de mieux connecter Forest à Uccle et à Anderlecht.

De l'autre côté du canal, Anderlecht avait formulé une demande assez similaire, notamment celle de renforcer la couverture spatiale près des étangs en lien avec le pôle Érasme. Il y a eu beaucoup de développements de ce côté : le quartier des Trèfles, le shopping Cora... Cela bouge dans ce secteur et il est nécessaire que nous y soyons présents. Ces deux demandes ont donc été jointes pour constituer une nouvelle ligne qui assure ce pont de part et d'autre du canal, et répond aussi aux enjeux plus locaux exprimés par les communes.

Il est nécessaire de renforcer les liens en rocade. La ligne du bus 84, par exemple, a été redessinée pour être complémentaire du tram 9. Parallèlement, elle s'étend au-delà du plateau du Heysel vers Neder-over-Heembeek. Plus au sud, les lignes 75 et 98 sont connectées. La ligne 98, dont les fréquences sont assez mauvaises, bénéficiera des fréquences du 75. Elle va donc monter en puissance.

La ligne du bus 41, qui part du Transvaal en passant par Herrmann-Debroux, aboutit pour l'instant à Héros. Comme ses fréquences sont déjà élevées, nous envisageons de la prolonger vers le sud d'Uccle pour renforcer l'offre dans cette zone où ne circule pour l'instant que le 43. Cette extension de la ligne devrait emprunter des sites propres comme celui du tram sur l'axe Stalle. Elle ne sera opérationnelle qu'au moment où la rue du Wagon, qui longera la voie de chemin de fer jusqu'à Uccle Calevoet, sera ouverte. Cette rue sera réservée aux modes actifs de déplacement et aux transports en commun.

Pour l'instant, la ligne 43 s'englue dans la congestion notamment sur la chaussée d'Alsemberg. Elle pourra donc bénéficier d'une liaison avec des fréquences plus attractives et

empruntant des sites propres.

Enfin, la ligne verte à l'est - la ligne 42 - sera, à terme, complètement redéployée. Dans un premier temps, elle se verra rabotée quand sera mis en service le prolongement du tram 94 à Roodebeek. Dans un second temps, une fois que nous aurons les bus en suffisance et que tous les aménagements auront été réalisés, nous pourrons complètement redéployer cette ligne pour aller au cœur des quartiers qui, pour l'instant, sont un peu pris entre deux axes relativement éloignés pour les personnes moins mobiles ou les écoles, notamment. Lors de la consultation publique, c'est d'ailleurs cette ligne qui a récolté sur le site internet le plus d'avis positifs, car elle répondra au plus près aux besoins des usagers.

Au nord-est, il semble qu'on ait oublié une ligne. En réalité, ce n'est pas le cas. C'est la ligne 45 qui assure ce lien. Si on devait aller au-delà du canal en direction de Neder-over-Heembeek, il faudrait sans doute construire un nouveau pont ou un téléphérique, soit un projet de plus longue haleine.

En synthèse, le Plan directeur bus contribue soit à développer une offre qui n'existe pas encore, soit à renforcer une offre jugée beaucoup trop faible.

La "couverture spatiale", nous la retrouverons dans la deuxième couronne. Dans la première couronne, au centre-ville, la couverture spatiale est excellente. Plus on s'éloigne du centre, plus elle est diffuse et plus il est nécessaire de la renforcer.

Nous n'avons pas oublié les zones d'emploi, les zonings, les équipements nouveaux ou existants qui, pour l'instant, ne bénéficient pas d'une offre suffisante. J'ai déjà évoqué l'offre relative au boulevard Industriel. Quant au site du Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec), le Westland Shopping Center, l'hôpital Érasme, l'UZ Brussel, le nouveau pôle Europea, Neder-over-Heembeek, en ce compris la partie des zonings la plus au nord, Docks Bruxsel, et Tour & Taxis, le lien avec la gare de Bruxelles-Nord est largement renforcé.

L'offre autour des écoles est également renforcée au travers des premiers quartiers que je vous ai montrés. Dans la plupart des cas, les écoles sont desservies. Les lignes qui seront exploitées par des

bus articulés sont largement utilisées par les écoles. Il était donc nécessaire de les renforcer.

Le phasage s'étalera sur deux ans et demi, entre la mi-2018 et le début de l'année 2021. Nous sommes tributaires de l'arrivée des nouveaux véhicules, tant hybrides qu'électriques, et de l'engagement et de la formation du personnel de conduite. Nous disposons d'un centre de formation dont nous intensifions l'activité dans la mesure du possible, mais il faut aussi tenir compte du temps nécessaire pour former les chauffeurs actuels à la conduite de ces bus articulés.

La question des aménagements est un élément essentiel à nos yeux. Beaucoup de nouveaux arrêts ou de nouvelles zones de terminus doivent en effet être créés ou simplement déplacés dans le cadre des réorganisations.

Se pose aussi la question des facilités de circulation. Le Plan bus doit tenir compte d'incontournables comme l'amélioration de la rue du Wagon ou de la chaussée de Louvain. Ensuite, les points noirs existants doivent être résolus avant d'y faire circuler une ligne de bus supplémentaire, si l'on veut que celle-ci fonctionne correctement.

La ligne Citybus sera lancée en 2018. L'itinéraire est complètement défini et les arrêts sont précisés. Dans la foulée auront lieu les réorganisations qui concernent le tram 9. Il s'agit d'une première série de réorganisations parce que nous n'aurons pas encore réceptionné les nouveaux bus pour opérer les réorganisations au niveau de la ligne 53. Nous effectuons donc une réorganisation, à la marge, des lignes les plus concernées, c'est-à-dire les lignes 13, 14 et 15.

Au moment de l'extension du tram 94 à Roodebeek, la ligne 42 sera limitée à Roodebeek dans un premier temps, ce qui nous permettra de prolonger la ligne 20 jusqu'à Tour & Taxis et la Gare du Nord, pour renforcer l'offre entre les deux, parce que cela devient très urgent. 2018 marque aussi l'arrivée des bus standards électriques, qui seront d'abord affectés à la ligne 13. Suivra ensuite le reste du déploiement.

Pour finir, en ce qui concerne l'information au public, nous avons bien entendu prévu d'organiser

une communication ciblée, en fonction des phases de déploiement du Plan bus. En d'autres termes, à chaque réorganisation, nous procéderons par secteur et par quartier, pour que ce soit le plus compréhensible et le plus lisible pour les usagers. Cette information passera par des dépliants, des affichages aux arrêts et dans les véhicules, ainsi que par des distributions de dépliants. Du personnel sera également présent sur le terrain pour expliquer les changements. Enfin, ces informations seront bien entendu relayées par les médias habituels.

Le fil conducteur de notre communication reste les plans schématiques et les recherches d'itinéraire avant-après, disponibles sur le site du Plan bus. Pour information, le moteur de recherche d'itinéraire est actualisé depuis la fin des vacances de Pâques. Cela a mis un peu de temps parce que nous avons dû recharger des données intégrant les derniers arbitrages sur les itinéraires.

Mme la présidente.- Je vous remercie vivement pour cet exposé détaillé. Nous aurions aimé avoir un tel exposé pour chaque ligne de bus ! Tous les documents ad hoc pour chaque ligne seront transmis aux députés dès que nous les recevrons.

Mevrouw de voorzitter.- Ik dank u voor uw gedetailleerde uiteenzetting. Ik laat alle relevante documenten aan de volksvertegenwoordigers bezorgen zodra ze beschikbaar zijn.

Discussion

Bespreking

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'ai entendu que le choix des lignes qui seraient exploitées avec des bus articulés a été effectué. N'y a-t-il pas contradiction avec votre affirmation faite en début d'exposé selon laquelle les fréquences détaillées ne sont pas encore arrêtées ? Si l'on n'a pas encore déterminé les fréquences, comment expliquer le choix de bus articulés en lieu et place de bus standards dans certaines zones ?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- De lijnen die een gelede bus krijgen, liggen blijkbaar al vast. Gaat dat niet in tegen uw bewering dat er nog geen beslissing is over de precieze frequenties?*

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Steven heeft het woord.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Grosso modo, pour les périodes de pointe, qui sont les plus "dimensionnantes", les fréquences sont connues. Si

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- De frequenties tijdens de spits zijn grosso modo bekend. Als we weten dat we naar een*

on sait qu'on va migrer vers une ligne articulée, on sait quelle fréquence il conviendra de pratiquer. C'est plutôt aux heures non "dimensionnantes", soit les heures creuses, que les fréquences doivent encore être affinées.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je vous remercie pour votre exposé plus détaillé que les explications auxquelles on a eu droit jusqu'ici.

Néanmoins, je n'en ai pas bien compris la philosophie générale. Nous avons, par le passé, pu assister à un exposé au cours duquel avait été abordé le concept de "ligne de service public". Ce dernier laissait entendre qu'il y avait deux sortes de lignes : les lignes commercialement intéressantes, et les lignes de service public que l'on pourrait comprendre comme "de seconde zone". J'aimerais vous entendre à ce propos.

J'ai l'impression que vous avez composé ce Plan bus sans intégrer le fait que certaines lignes devraient être tramifiées. Comme les bus articulés à haute fréquence sont déjà bien encombrés aujourd'hui, je veux bien que l'on prenne une série de mesures d'amélioration pour la vitesse commerciale là où elles n'auraient pas encore été prises, mais, malheureusement, cela nous fait perdre une partie des moyens injectés dans les nouveaux véhicules. Si l'on tramifiait quelques lignes qui le méritent, cela permettrait de dégager des moyens pour les affecter au reste du réseau qui est, lui, complètement adapté à la circulation des bus.

Il fut un temps où la diminution du nombre de correspondances intéressait fortement tant le parlement que le gouvernement, au point que cette question figurait dans les accords de majorité. Y a-t-il déjà eu une simulation pour savoir si, in fine, on augmentera ou on diminuera le nombre de correspondances ? Les correspondances sont un facteur important d'augmentation ou de diminution de l'attractivité des lignes et du confort des voyageurs. On sait bien que le temps perçu et le stress vécu ne sont pas les mêmes selon qu'on a ou pas des correspondances à prendre, et, le cas

harmonicalijn gaan, weten we welke frequentie daarbij hoort. Het bepalen van de juiste frequenties tijdens de daluren moet grotendeels nog gebeuren.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik moet zeggen dat ik de algemene filosofie niet goed begrijp. In het verleden maakten we kennis met het begrip 'lijn van openbare dienstverlening'. Dat liet uitschijnen dat er twee soorten lijnen zijn: commercieel interessante lijnen en andere lijnen die we als tweederangslijnen kunnen beschouwen. Hoe ziet u dat?*

Ik heb de indruk dat u het Busplan hebt samengesteld zonder rekening te houden met het feit dat een aantal lijnen nood hebben aan een tram. Als we een aantal buslijnen ombouwen tot tramlijnen, komen er bussen vrij die we elders kunnen inzetten.

Ooit waren parlement en regering voorstander van de vermindering van het aantal overstappen. De kwestie stond zelfs in regeerakkoorden. Hebt u al simulaties gemaakt over het aantal overstappen? Zijn er dat meer of minder? De aantrekkelijkheid en het reizigerscomfort hangen in grote mate af van het aantal overstappen.

Ik heb ook bedenkingen bij een aantal nieuwe lijnen. Lijn 52 loopt bijvoorbeeld grotendeels gelijk met de huidige lijn 48. De bussen op die lijn lopen echter grote vertragingen op in de Hoog- en de Blaesstraat. Komen daar maatregelen om de commerciële snelheid te verhogen? Als de nieuwe lijn gewoon voor extra opstoppingen zorgt, zet ze nauwelijks zoden aan de dijk.

Ik had ook vragen over de Shopping Line, de semi-privélijn die momenteel ongeveer hetzelfde traject aflegt als de lijnbus, maar blijkbaar zonder passagiers, terwijl buslijn 27 niet vaak genoeg rijdt om aantrekkelijk te zijn. De lijn biedt nochtans veel gebruikers een overstaploze verbinding.

Er komt ook een nieuwe buslijn tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord. Is die werkelijk

échéant, combien.

Je m'interroge également sur la création de certaines lignes. Par exemple, la ligne 52 présente un gros tronçon commun avec la ligne 48 actuelle. Or, les véhicules de cette dernière connaissent de sérieux déboires pour avancer sur toute la partie rue Haute et rue Blaes, ce qui rend la ligne extrêmement irrégulière. Y prend-on déjà des mesures d'amélioration de la vitesse commerciale ? En effet, si c'est pour créer un embouteillage avec une nouvelle ligne qui va engendrer des trains de bus en s'ajoutant à la ligne 48, cela n'a qu'un intérêt limité. Les bus à l'arrêt n'améliorent rien.

J'avais également des questions sur la fameuse "Shopping Line" ou "ING Line, version STIB", je ne sais plus très bien. Aujourd'hui, cette ligne semi-privée, semi-publique fait approximativement le même trajet que la ligne régulière, mais, chaque fois que je vois passer ses véhicules, ils sont totalement vides. Par contre, je constate que la ligne de bus 27, certes petite car limitée à Trône, s'est vue attribuer des fréquences peu attractives. Or, cette ligne permet une liaison sans correspondances à toute une série d'usagers. J'observe donc des choix un peu particuliers...

De même, je constate qu'une nouvelle ligne relie Tour & Taxis et la gare de Bruxelles-Nord. Cette ligne s'adresse-t-elle réellement aux usagers bruxellois ? Je ne pense pas que cette gare soit le pôle d'échange des transports bruxellois, il s'agit plutôt d'un pôle d'échange pour les navetteurs. Je ne suis pas certaine que cette ligne stimulera l'accessibilité de Tour & Taxis. En outre, comme chacun le sait - même le ministre -, c'est une ligne de tram qu'il fallait aménager à Tour & Taxis. Cette constatation rejoint ma première réflexion : si nous osions prévoir des trams là où ils sont nécessaires, nous disposerions de davantage de moyens pour les bus.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous dites que les dépenses effectuées pour les lignes 9 et 94 ne sont pas importantes. Je ne comprends pas pourquoi vous vous opposez à une ligne reliant Tour & Taxis et la gare de Bruxelles-Nord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je suis en faveur d'une ligne de tram à Tour & Taxis ainsi qu'il en a été question à une certaine époque parce qu'il était

nuttig voor Brusselaars? Ik denk dat vooral forenzen in Brussel-Noord overstappen. Ik ben er niet van overtuigd dat de lijn Tour & Taxis toegankelijker zal maken. Zoals iedereen weet, zou er een tram naar Tour & Taxis moeten komen.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U zegt dat de uitgaven voor lijnen 9 en 94 niet veel voorstellen. Ik begrijp niet waarom u tegen een lijn tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord bent.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ben voorstander van een tramlijn naar Tour & Taxis omdat wel duidelijk is dat buslijnen*

évident que, dans le cadre d'un tel pôle de développement, ce n'était pas avec des lignes de bus que nous allions répondre à la demande. Je constate que vous avez abandonné l'idée de desservir Tour & Taxis en trams alors que nous avons besoin du tram tant pour les nouveaux logements que pour les activités exercées dans cette zone difficile d'accès pour la plupart des Bruxellois. Et je me demande en effet si une navette de bus reliant la gare de Bruxelles-Nord et Tour & Taxis est vraiment la meilleure solution, sachant que, si nous aménagions des lignes de tram là où elles sont nécessaires, nous aurions davantage de moyens pour installer des bus aux endroits où il faut des lignes de bus.

Pour parler de l'exemple de la ligne de bus 41, que j'emprunte régulièrement, je suis un peu effarée, en premier lieu par l'allongement de cette ligne.

J'ai été particulièrement étonnée de vous entendre dire que les fréquences étaient bonnes sur la ligne 41, puisqu'en heure de pointe, un bus n'y est prévu que toutes les douze minutes, et qu'elle connaît une telle irrégularité qu'il y a parfois vingt minutes d'attente. De plus, cette ligne est à tel point surchargée qu'il faut parfois attendre le bus suivant aux heures de sortie d'école. Enfin, le dimanche, il n'y a qu'un bus toutes les vingt minutes en théorie, et parfois toutes les trente minutes dans les faits. Si tous ces éléments indiquent pour vous une bonne fréquence, je suis un peu inquiète !

Il est étonnant d'allonger une ligne de neuf arrêts alors qu'elle connaît déjà une terrible irrégularité. Les gens empruntent la ligne 41 car ils n'ont pas le choix, et certains se réjouissent de déménager pour en être débarrassés. Je doute de l'intérêt de l'allongement de lignes déjà fort peu attractives aujourd'hui. Des mesures pour améliorer la vitesse commerciale (Vicom) sont-elles prévues aux endroits où cette ligne est retardée, en particulier avenue De Fré, indépendamment du rallongement ? En effet, rallonger la ligne va indéniablement aggraver la situation, même si on instaure des sites propres. Je serais très intéressée d'entendre ce qui est prévu pour l'avenue De Fré ou le week-end.

(Remarques de Mme Steven)

Je suis dubitative. J'ai l'impression qu'on ne sort

in de toekomst niet aan de vraag zullen voldoen. Ik merk dat u de tram naar Tour & Taxis hebt laten varen, terwijl die echt nodig is. Ik vraag me af of een pendelbus tussen Brussel-Noord en Tour & Taxis echt de beste oplossing is.

Het verbaast me bijzonder dat u zegt dat de frequentie op lijn 41 goed zat, want tijdens de spits rijdt er maar om de twaalf minuten een bus en dan nog zo onregelmatig dat je vaak twintig minuten staat te wachten. Bovendien zit de lijn zo overvol dat je vlak na schooltijd dikwijls op de volgende bus moet wachten. 's Zondags is er in theorie maar om de twintig minuten een bus, maar in de praktijk komt het vaak neer op maar eens om de dertig minuten. Het baart me zorgen dat u dat een goede frequentie noemt!

Het is ook vreemd dat een vreselijk onregelmatige lijn nog eens met negen haltes wordt verlengd. Komen er maatregelen om de commerciële snelheid op de lijn op te voeren? De lijn verlengen zal immers ontegenzeglijk leiden tot een verergering van de toestand, zelfs als er aparte busbanen komen. Ik ben erg benieuwd wat er voor de De Frélaan en tijdens het weekend op stapel staat.

(Opmerkingen van mevrouw Steven)

Ik heb de indruk dat er niet wordt afgeweken van het principe van een aantal erg performante lijnen, die eigenlijk een tram zouden moeten krijgen, waarop nog meer bussen worden ingezet. Ik ben ook sceptisch over het feit dat onze minister op lijn 71 om de drie minuten een bus wil laten rijden.

We moeten de frequenties en de regelmaat uitgebreider onder de loep nemen.

Ik zou trouwens ook willen weten hoe het zit met het aantal overstappen. Komen er meer, zijn het er minder of is er geen verandering?

pas du principe de certaines lignes très performantes parce qu'on y met les moyens et de lignes qui devraient être converties en tram - vous n'y êtes pour rien - qui vont absorber encore plus de moyens destinés aux bus. Et le fait que notre ministre veuille offrir un bus toutes les trois minutes sur la ligne 71 me laisse un peu sceptique.

Il faudra creuser la question des fréquences, d'une part, et la question de la régularité, d'autre part.

Par ailleurs, j'aimerais savoir quelle sera l'évolution de la question des correspondances : vers une augmentation, une diminution ou un statu quo ?

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Sur quels critères le phasage de la mise en œuvre des nouvelles lignes repose-t-il ?

Le gabarit des voiries le long du parcours des lignes désormais empruntées par les bus articulés a-t-il été analysé afin d'éviter les problèmes de manœuvre et les dégâts à la voirie elle-même ou aux habitations ?

Le parlement a voté une résolution relative à la mise en place de dispositifs anticollision sur les bus de la STIB. La nouvelle commande a-t-elle pris cette option en compte ? De tels dispositifs peuvent-ils être livrés en même temps que les bus qui seront mis en circulation ? Sans doute ne pourrez-vous pas me répondre maintenant, mais ma question a surtout pour objectif que vous relayiez cette demande pour que la mesure soit étendue à tous les bus de la STIB.

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

M. David Weytsman (MR).- Cet exposé m'a appris beaucoup, notamment concernant l'augmentation de la capacité et des fréquences ou la création de nouvelles lignes. En revanche, je ne comprends pas bien quel est l'impact budgétaire de ce nouveau plan de transport ou Plan bus. Je voudrais surtout connaître cet impact pour la STIB, pas pour la Région bruxelloise, au moins en termes

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

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Van welke criteria vertrekt u voor de gefaseerde invoering van de nieuwe lijnen? Bestudeerde u het wegprofiel van de straten waar de gelede bussen door moeten, om problemen en schade bij het manoeuvreren te vermijden?*

Het parlement keurde een resolutie goed betreffende de installatie van apparatuur op de MIVB-bussen ter preventie van botsingen. Werd daar bij de bestelling rekening mee gehouden? Zal die apparatuur samen met de bussen worden geleverd?

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

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Welke budgettaire gevolgen heeft het Busplan voor de MIVB? In welke mate moeten de middelen voor de MIVB naar omhoog?*

U hebt niets gezegd over de eventuele negatieve impact van de lagere frequentie op bepaalde lijnen en de afschaffing van bepaalde andere lijnen.

d'investissements et d'exploitation. Je ne me rends pas bien compte de l'augmentation budgétaire globale qui sera générée.

Un autre élément qui n'a pas été évoqué dans votre présentation est l'impact négatif du choix, probablement pertinent, de diminuer certaines fréquences ou certaines lignes, voire de supprimer ces lignes. On nous a présenté tous les avantages, mais pas d'éventuels désavantages liés à une moindre utilisation.

Si vous me dites qu'il n'y en a pas, cela signifie qu'il n'est question que d'une augmentation, comme dans le cas de la SNCB qui a connu une augmentation du plan de transport de 4%. La logique est donc ici la même, mais je souhaiterais en savoir plus sur l'augmentation budgétaire liée à l'augmentation du plan de transport.

Welke nadelen zijn daaraan verbonden? Als er geen zijn, moeten we enkel de impact van de uitbreiding van het vervoersaanbod onderzoeken. In dat geval zou ik willen weten welke budgettaire verhoging daarmee gepaard gaat.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Le Plan bus mentionne-t-il l'aménagement de nouvelles bandes bus ?*

Quand les nouveaux bus seront-ils précisément livrés ?

Ces commandes, qui représentent un montant élevé, ont-elles fait l'objet d'un marché public ? Quel est le montant total d'acquisition des nouveaux bus ? La procédure d'achat s'est-elle déroulée comme prévu ou a-t-elle pris du retard ?

Le Plan bus a-t-il fait l'objet de discussions avec les TEC et De Lijn, afin d'assurer une bonne coordination de l'offre ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Staat er in het Busplan ook iets over de aanleg van nieuwe busbanen? Ik ga er immers van uit dat wanneer er nieuwe lijnen komen, er ook aandacht gaat naar de doorstroming van de bussen.

Mijn tweede vraag betreft de levering van de bussen. Als ik het goed begrijp, zijn de aanbestedingen al gegund. Wat is het precieze tijdschema voor de levering van de nieuwe bussen?

Gezien de grote bedragen die in het spel zijn, ga ik ervan uit dat er voor al die bestellingen een openbare aanbesteding is uitgeschreven. Kunt u dat bevestigen? Hoeveel hebben de nieuwe bussen precies gekost? Verloopt de aankoop zoals gepland of werd er vertraging opgelopen?

In Brussel zijn ook de busmaatschappijen TEC en De Lijn actief. Hebt u met hen overlegd gepleegd over het Busplan, opdat ze bijvoorbeeld hun buslijnen zouden aanpassen? Het is belangrijk dat het aanbod van de verschillende busmaatschappijen op elkaar afgestemd is.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Début mars, en réponse à ma question sur le Plan bus, vous m'aviez dit attendre l'avis de la Ville de Bruxelles. Cet avis vous est-il parvenu depuis lors et en avez-vous tenu compte ?*

Vous aviez également signalé que deux communes contrecarraient le projet parce qu'elles n'étaient pas d'accord avec les nouveaux trajets, et que le gouvernement devait trancher. Cela a-t-il été fait ? Êtes-vous parvenu à un accord global ?

Le Plan bus comporte-t-il de nouvelles bandes bus, ou cette question est-elle abordée ailleurs ?

Le Plan bus intègre-t-il une évaluation de l'impact du piétonnier et du plan de circulation dans le centre-ville sur les lignes de bus et de trams de la STIB, dont il est question depuis longtemps ?

Une communication claire au sujet des nouvelles lignes de bus est une bonne chose, mais je reste convaincu que bon nombre d'usagers des transports publics n'envisagent pas autre chose que le tram et le métro, parce que ces lignes sont claires et ne changent presque jamais.

La communication devrait non seulement signaler les changements, mais aussi attirer l'attention sur les dizaines de lignes de bus existantes. Est-ce ainsi que vous envisagez les choses ?

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

De heer Paul Delva (CD&V).- Begin maart stelde ik u een vraag over het Busplan, dat toen nog niet voltooid was. U zei toen dat u wachtte op het advies van de stad Brussel en wilde er niet verder over uitweiden. Hebt u dat advies intussen gekregen en is er rekening mee gehouden?

U zei ook dat er twee gemeenten dwarslagen omdat ze het niet eens waren met de nieuwe trajecten, en dat de regering de knoop moest doorhakken. Heeft ze dat uiteindelijk gedaan? Is ze tot een globaal akkoord gekomen of zijn er gemeenten die nog altijd moeilijk doen?

Omvat het Busplan ook nieuwe busbanen, of is dat een kwestie die elders aan bod komt?

Er is al lang sprake van een evaluatie van de impact van de voetgangerszone en het verkeersplan in het Brusselse stadscentrum op de bus- en tramlijnen van de MIVB. Is er tijdens de totstandkoming van het nieuwe Busplan met die evaluatie rekening gehouden?

Het is uiteraard goed dat er over de nieuwe buslijnen nog duidelijke communicatie zal volgen, maar ik blijf ervan overtuigd dat nogal wat reizigers het Brusselse openbaar vervoer niet ruimer zien dan tram en metro, omdat die lijnen overzichtelijk zijn en haast nooit wijzigen.

Het zou heel nuttig zijn om niet alleen over de veranderingen te communiceren, maar ook om de tientallen bestaande buslijnen andermaal onder de aandacht te brengen. Bent u dat van plan?

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Je vous remercie de la qualité de votre présentation.

Selon vous, les phases de mise en activité des lignes projetées se dérouleront-elles dans les délais prévus ? Tous les déplacements d'anciens arrêts et le placement de nouveaux se feront-ils dans le respect des délais ?

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Verwacht u dat de nieuwe lijnen binnen de vooropgestelde termijnen operationeel zullen zijn? Zijn de deadlines in verband met de plaatsing van de haltes haalbaar?*

(Opmerkingen)

(Remarques)

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

Mme Véronique Jamoulle (PS).- J'ai quatre questions : trois de portée assez générale et une plus spécifique.

D'abord, les bus articulés exigent des quais plus longs. Tous ces aménagements ont-ils été prévus ? Quel en est le budget ? Des négociations sont-elles prévues ou en cours avec les communes concernées ? On peut en effet craindre que le timing pose plus de problèmes.

Ensuite, les aménagements nécessaires pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont-ils prévus dans le plan ?

Avez-vous prévu un renforcement ou une modification de l'offre dans le contexte des grands chantiers annoncés ?

Enfin, j'en viens à une question plus spécifique qui intéresse tout particulièrement les habitants de la commune d'Auderghem. Le bus 34 ira-t-il un jour au Transvaal, zone actuellement très mal desservie ? Commercialement, ce n'est sans doute pas très intéressant, mais c'est essentiel pour la vie des habitants de ces quartiers.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jamoulle heeft het woord.

Mevrouw Véronique Jamoulle (PS) *(in het Frans).- Voor gelede bussen zijn langere perrons nodig. Zullen die er komen? Welk budget is daarvoor nodig? Overlegt de MIVB met de betrokken gemeenten? De timing zou wel eens voor problemen kunnen zorgen.*

Omvat het Busplan voorzieningen om de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te garanderen?

Zult u de planning van de aangekondigde grote werven aanpassen?

Zal bus 34 ooit tot Transvaal rijden? Die zone is commercieel gezien niet interessant, maar een goede verbinding is essentieel voor de wijkbewoners.

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

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Merci pour cette présentation très détaillée. Quand j'ai annoncé à mes collègues de la STIB que la direction allait venir présenter ici le Plan directeur bus, ils avaient nombre de questions à vous poser. Toutes sont posées au conseil d'entreprise, mais ne reçoivent que très peu de réponses. J'espère en avoir aujourd'hui.

La première des remarques dont ils m'ont demandé de vous faire part, c'est qu'il faut absolument retirer du service les vieux bus A300, qui polluent trop, ne sont plus aux normes, intoxiquent les chauffeurs et les voyageurs et engendrent des surcharges de travail pour les mécaniciens de la

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).- Toen ik mijn voormalige MIVB-collega's liet weten dat de directie het Busplan in deze commissie zou voorstellen, hebben ze mij hun vragen overgemaakt.*

Ten eerste moest ik u laten weten dat de oude A300-bussen uit de vloot zouden moeten worden gehaald: ze voldoen niet langer aan de normen, zijn vervuilend en veroorzaken werkoverlast voor de technici van de MIVB.

Voorts lieten ze mij weten dat het personeelstekort moet worden verholpen en dat bepaalde

STIB. Je voudrais vous entendre à ce sujet.

Ils me disent qu'il faut également combler le sous-effectif, augmenter les équipes de mécaniciens et mettre fin à certaines sous-traitances inefficaces. Pouvez-vous développer ce point ?

Selon eux, la desserte doit également être améliorée dans certains quartiers bruxellois, sujet que vous avez abordé dans votre présentation. Dans certaines zones, c'est le service minimum tous les jours. Je suis content de vous entendre à ce sujet, mais pouvez-vous aussi aborder la question des premiers départs du matin, qui ne permettent pas aux gens d'arriver à l'heure au travail ? Je sais que vous disposez de tous ces chiffres.

M. le ministre, une amélioration du service pour les voyageurs demande des moyens. Je voudrais vous entendre sur la dotation, qui doit être suffisante. Je sais que vous allez nous lancer des chiffres dont vous êtes fier, mais il faut encore plus de moyens. Êtes-vous prêt à les chercher ?

Pour en revenir au Plan directeur bus, nous avons régulièrement débattu du fait que le nombre de bandes bus devait être augmenté et, surtout, qu'elles devaient être respectées. Il existe des carrefours équipés de feux TEC. Sur ce point, les objectifs du contrat de gestion étaient ambitieux, mais ils n'ont pas été atteints. Dans le cadre du programme d'amélioration des performances des réseaux de tram et de bus (Avanti), 450 carrefours devaient être équipés de télécommandes de feux pour favoriser le passage des bus. Tous les bus en sont équipés, mais à peine 238 carrefours, soit la moitié, le sont.

Quelles mesures envisagez-vous pour combler ce retard, sachant que la vitesse commerciale est de 15km/h et que seules 16 lignes sur 49 ont été équipées ?

J'en profite pour saluer tous les travailleurs, conducteurs et chauffeurs qui exercent cet emploi à temps plein et qui se démènent pour y arriver.

Enfin, j'évoquerai l'élargissement des horaires de bus et des heures de pointe jusqu'à 19h, environ, ainsi que la possible suppression des services coupés, comme c'est le cas pour le métro. Ces

inefficiënte uitbestedingen moeten stoppen.

Ook zouden sommige wijken beter moeten worden bediend en zouden de vertrekuren 's ochtends moeten worden vervroegd. Sommige mensen geraken immers niet tijdig op hun werk.

Voor een betere dienstverlening aan de reizigers zijn er middelen nodig. Ik zou het standpunt van de minister over de dotatie willen horen. Ik weet dat u trots met cijfers zult zwaaien maar er zijn echt nog meer middelen nodig.

Wat het Busplan zelf betreft, hechten we veel belang aan een verhoging van het aantal busstroken en een controle op het gebruik van die stroken. Op dat vlak zijn de doelstellingen nog niet bereikt.

In het kader van het Avantiprogramma moesten 450 kruispunten worden uitgerust met verkeerslichten die met afstandsbediening werken, om voorrang voor bussen mogelijk te maken. Alle bussen zijn ondertussen met die technologie uitgerust, maar voor de kruispunten is dat slechts voor de helft het geval. Hoe denkt u alsnog alle kruispunten met de technologie uit te rusten, wetende dat de commerciële snelheid 15km/h bedraagt en dat slechts 16 van de 49 lijnen correct uitgerust zijn?

De dienstregeling in de spits zou tot ongeveer 19 uur uitgebreid moeten worden. Bovendien zouden de onderbroken diensten afgeschaft moeten worden. Zo'n werkomstandigheden zijn immers onmenselijk! Vier jaar geleden al vroeg ik de afgevaardigde van de ondernemingsraad naar een betere planning van de rustpauze. In welke fase zitten de onderhandelingen daarover? Sommige chauffeurs rijden zes uur onafgebroken, zonder rustpauze.

(Opmerkingen)

Ben ik naïef als ik denk dat ik hier enige reactie op zal krijgen?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Die onmenselijke werktijden hebben als gevolg dat bussen te laat, bestuurders uitgeput en reizigers

conditions de travail sont inhumaines !

Nous demandons un meilleur positionnement du break. Il y a plus de quatre ans, je formulais déjà cette revendication au titre de délégué au conseil d'entreprise. Où en sont les négociations ?

Certains chauffeurs conduisent près de six heures d'affilée, sans la moindre pause, sur le réseau. La hausse de la productivité a été trop forte sur certaines lignes. J'ai récemment rencontré un chauffeur qui m'a dit que, depuis mon départ, les "planchettes" (horaires de conduite), "c'était du recto-verso".

(Remarques)

Ce sont des revendications du terrain que je porte. Ces questions n'ont toujours pas obtenu de réponses et j'ai la naïveté de croire que je les obtiendrai ici.

(Remarques de M. Smet)

Ces planchettes, irréalistes et inhumaines, ont pour conséquence des bus en retard, des chauffeurs épuisés et des voyageurs en colère. Vous l'avez vous-même évoqué, mais à votre manière.

Les agents doivent également bénéficier de sanitaires décents à chaque terminus.

Mme la présidente.- M. Handichi, nous sommes ici dans le cadre du Plan bus. Posez dès lors des questions sur ce dernier. Vous pouvez bien sûr déposer des tas d'interpellations connexes au Plan bus, mais concentrons-nous ici sur ce qui nous a été présenté.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Cela concerne bien le Plan bus. Je voulais savoir si ce plan allait répondre à toutes ces revendications.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Bruzz a publié ce matin un résumé de l'étude de Brussels Studies, qui conclut à une bonne accessibilité globale de la Région, à quelques boos zijn.*

Bovendien zou er aan elk eindpunt degelijke sanitaire infrastructuur moeten zijn.

Mevrouw de voorzitter.- Wij bespreken hier het Busplan, mijnheer Handichi. Gelieve niet van het onderwerp af te wijken.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) *(in het Frans).- Mijn bemerkingen gaan wel degelijk over het Busplan. Zal het een oplossing bieden voor de vele zaken die ik aankaart?*

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het is interessant om de discussie over het Busplan vandaag te voeren: uitgerekend vanochtend gaf Bruzz een samenvatting van de studie van Brussels

exceptions près.

Le Plan bus permet-il de désenclaver certaines zones mal desservies par les transports en commun, qui ne sont souvent reliées ni au train, ni au tram, ni au métro ?

(Remarques de M. Smet)

(Rumeurs)

Mme Delforge a raison. Nous ne sommes pas opposés au métro, mais nous voulons des solutions dès aujourd'hui, et pas en 2028 ou plus tard. Le bus offre dès lors la meilleure solution. En tenez-vous compte dans le plan ?

Un deuxième constat de Brussels Studies est qu'une combinaison de l'offre de la STIB, des TEC et de De Lijn n'apporte qu'un gain de temps d'une minute en moyenne pour le voyageur, parce que les lignes de bus de ces opérateurs parcourent plus ou moins les mêmes trajets et que leur offre n'est pas complémentaire. Avez-vous abordé avec les TEC et De Lijn la question d'une meilleure harmonisation de l'offre entre les trois opérateurs ?

Selon Brussels Studies, nos temps de trajet sont allongés de 25% en moyenne en raison des retards des bus, englués dans le trafic. En d'autres termes, si les bus n'étaient pas coincés dans les embouteillages, l'offre pourrait être augmentée de 25%, avec le même nombre de chauffeurs et de bus. Quelle différence gigantesque !

Le programme Avanti d'amélioration des performances du réseau de trams et de bus pourrait apporter un soulagement, mais les sites propres constituent la seule solution. Le Plan bus prévoit-il de les multiplier ? Avez-vous envisagé la possibilité d'aménager des sites propres sur les nouveaux trajets ?

Le déploiement des nouvelles lignes tient-il compte des personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Studies over de bereikbaarheid van het Brussels Gewest. De conclusie is dat de MIVB het op zich goed doet. Het gewest is grotendeels goed te bereiken en mensen kunnen zich vlot verplaatsen. Er zijn evenwel enkele trajecten waar het veel minder vlot gaat. Daar is de reistijd om het stadscentrum of andere commerciële centra te bereiken, veel te lang in verhouding tot de afstand.

Komt het plan daaraan tegemoet? Toen u het Busplan opmaakte, had u die studie vermoedelijk nog niet gezien. Ik veronderstel dat de MIVB zich er wel bewust van was. Zorgt het plan voor een betere ontsluiting van de moeilijk te bereiken plaatsen? Vaak zijn die niet verbonden met het spoor (trein, tram of metro), waardoor de reistijden aanzienlijk langer zijn. De bus is dan uiteraard de oplossing. Het is onmogelijk om overal sporen te leggen.

(Opmerkingen van de heer Smet)

(Rumoer)

Mevrouw Delforge heeft gelijk. We zijn niet tegen de metro, maar we willen vandaag oplossingen en niet in 2028 of nog later. De bus is dus de beste oplossing. Houdt u daarmee rekening in het plan?

Een tweede vaststelling van Brussels Studies is dat een combinatie van de MIVB, de TEC en De Lijn gemiddeld niet meer dan een minuut tijdwinst oplevert voor de reiziger. De TEC, De Lijn en de MIVB leggen dus min of meer dezelfde trajecten af. Hun aanbod is niet complementair. Het zou interessanter zijn om alle lijnen goed op elkaar af te stemmen en zo het aanbod te verruimen. Hebt u daarover met de TEC en De Lijn overleg gepleegd? Door een goede samenwerking tussen de drie spelers zouden moeilijk te bereiken gebieden beter ontsloten kunnen worden en zou er beterschap in zicht zijn voor de lange reistijden op sommige trajecten.

Volgens Brussels Studies duurt elk traject ongeveer een kwart langer dan normaal, wegens de vertraging die de bussen oplopen wanneer ze in het verkeer vast komen te zitten. In principe kan elk traject dus een kwart sneller worden afgelegd. Je kunt dat ook anders vertalen: als de bussen niet in het verkeer worden opgehouden, kunnen we met hetzelfde aantal chauffeurs en bussen het aanbod

met een kwart verhogen. Dat zou een gigantisch verschil betekenen. Het gaat mij niet om de financiële winst die zou worden gegenereerd, wel om een verruiming van het aanbod.

De bussen in eigen bedding laten rijden, is de enige oplossing. Het Avantiprogramma ter verbetering van de prestaties van het tram- en busnet kan voor een stuk helpen, maar eigen beddingen vormen de belangrijkste remedie. Voorziet het Busplan in een opvoering van het aantal eigen beddingen? Hebt u onderzocht of er op de nieuwe trajecten eigen beddingen mogelijk zijn, of zullen de bussen in het normale verkeer rijden, ook al weten we dat dat problemen oplevert?

Toegankelijkheid voor mensen met een handicap is niet altijd vanzelfsprekend. Momenteel wordt die toegankelijkheid op enkele buslijnen verzekerd, maar zelfs daar loopt het niet altijd gesmeerd. Wordt er voor de uitbouw van de nieuwe lijnen uit het Busplan van meet af aan rekening gehouden met mensen met een beperkte mobiliteit?

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

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Vous avez mentionné, à juste titre, le déséquilibre observé sur certaines lignes, comme la ligne 53. Le plan consiste donc à réunir le tronçon de la ligne 49 et celui de la ligne 53, tous deux très fréquentés, ce qui va créer une ligne à forte fréquentation sur l'ensemble du parcours.

Quelle sera la conséquence de ce choix sur la vitesse commerciale de la nouvelle ligne, vu le taux élevé de la fréquentation attendue ?

Enfin, la STIB a déclaré par le passé que le nouveau Plan bus visait à diminuer les ruptures de charge. Pouvez-vous nous citer des exemples concrets de cette affirmation, considérée avec beaucoup d'attention par cette commission et par les usagers de la STIB en général ?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).- Door lijn 49 en lijn 53 samen te voegen, zal de lijn over het hele traject druk gebruikt worden. Welke gevolgen heeft dat voor de reissnelheid?*

De MIVB wilde met het Busplan het aantal overstappen beperken. Kunt u daar enkele voorbeelden van geven?

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

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).-

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!)

S'agissant du renouvellement de la flotte, vous nous avez expliqué que des bus hybrides et des bus électriques allaient bientôt être mis en circulation. Avez-vous étudié l'éventualité d'utiliser des bus à hydrogène ? Le constructeur Van Hool produit de tels bus et exporte son expertise un peu partout en Europe.

(in het Frans).- De MIVB neemt binnenkort hybride en elektrische bussen in gebruik. Onderzoekt u ook de aankoop van bussen op waterstof?

Mme la présidente.- Je voudrais ajouter une question en mon nom propre, concernant la ligne 36. La commune de Woluwe-Saint-Pierre avait demandé de scinder cette ligne car les statistiques de la STIB indiquaient que peu de personnes l'utilisaient pour accéder à la station de métro Schuman. L'idée était de la scinder à hauteur de la station Pétillon, par exemple, afin d'éviter la congestion automobile au-delà de cet arrêt. Pourquoi ne touche-t-on pas à la ligne 36 ?

Mevrouw de voorzitter.- Ik wil in eigen naam een vraag stellen over lijn 36. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe had gevraagd om die lijn te splitsen ter hoogte van Pétillon, omdat de bussen na die halte vastzaten in het verkeer en omdat slechts weinig reizigers tot Schuman doorreizen. Waarom heeft men beslist om dat niet te doen?

La parole est à Mme Steven.

Mevrouw Steven heeft het woord.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Pour répondre tout d'abord aux questions de Mme Delforge, vous dénonciez une sorte de logique de réseau à deux vitesses. Ce n'est pas tout à fait cela. On constate simplement que certaines lignes connaissent une fréquentation et un succès très importants, pour lesquels il convient de renforcer l'offre. Il y a aussi une volonté dans notre chef d'améliorer la couverture spatiale, c'est-à-dire d'offrir une desserte dans les quartiers actuellement non couverts. On sait que la fréquentation de ces lignes ne sera pas démentielle, mais nous ne sommes pas dans une logique d'offrir des fréquences indécentes.

Je sais que certaines lignes fonctionnent moins bien que d'autres, mais le Plan bus a aussi pour vocation, outre la réorganisation des lignes existantes, d'augmenter la fréquence sur des lignes inchangées, comme la ligne 41. Cette ligne propose actuellement une fréquence de 12 minutes en heures de pointe. Nous voulons sauter un palier de fréquence et aboutir à 10 minutes. Idéalement, il faut que cela se fasse dans de bonnes conditions. C'est pour cette raison que nous identifions toujours les points noirs.

Ces questions des points noirs et des sites propres sont d'ailleurs récurrentes. Je vais donc en faire un élément global. Nous avons notre "shopping list" d'aménagements à réaliser. Elle n'est pas nouvelle

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Mevrouw Delforge, de MIVB wil echt geen netwerk met twee snelheden creëren. We stellen gewoon vast dat bepaalde lijnen zeer veel gebruikt worden en dat het aanbod daar dus moet worden uitgebreid. Bovendien willen we slecht bediende wijken in de toekomst beter bedienen. De frequentie zal daar niet heel hoog liggen, maar zeker wel aanvaardbaar zijn.*

Naast de reorganisatie van bestaande lijnen wil de MIVB met het Busplan ook de frequentie op bestaande lijnen opdrijven. Maar eerst gaan we altijd op zoek naar de zwarte punten en de noodzaak aan busstroken. De MIVB heeft trouwens al jaren een verlanglijstje van aan te passen zwarte punten. Om de nodige aanpassingen te kunnen uitvoeren, rekenen we op de medewerking van de gemeenten.

puisqu'elle existe depuis de nombreuses années. Une série d'aménagements vont devoir être menés dans le cadre de ce Plan bus, comme la réalisation d'arrêts plus longs. Il y a les aménagements indispensables - arrêts et terminus - et les très nécessaires, comme les sites propres. Pour y parvenir, chaque commune devra faire preuve de volonté politique.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Le succès de certaines lignes peut être lié à leur attractivité.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Non, c'est lié à leur fonction. Certaines lignes ont réellement une fonction de rabattement, d'autres une fonction de desserte interquartiers, et leurs fréquentations ne sont pas du tout les mêmes. Les lignes 53 et 42 ne peuvent être comparées, par exemple.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La fréquentation de certaines lignes dépend de l'attractivité des lignes en question. Pour ce qui concerne les mesures du programme d'amélioration des performances des réseaux de tram et de bus (Avanti), chacun sait que la STIB est preneuse de toute mesure qui améliore sa vitesse commerciale. Ce qui m'inquiète, c'est la question du budget.

(Remarques de M. Smet)

Ce que je veux dire, c'est que le budget permet de contrôler quels objectifs ont été atteints ou pas. Depuis plusieurs années, nous constatons en examinant le budget qu'une série d'aménagements prévus par la STIB n'ont pas pu être réalisés, souvent en raison de problèmes d'autorisations ou de volonté politique.

(Remarques de M. Smet)

Ma question est de savoir s'il y a eu des négociations dans le cadre de la discussion avec les communes, pour obtenir de celles-ci qu'elles cessent de bloquer des mesures du programme Avanti.

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

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Sommige lijnen danken hun succes wellicht aan hun aantrekkelijkheid.*

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Neen, dat heeft te maken met hun inbedding in het net. Sommige fungeren als overstaplijnen, andere verbinden wijken met elkaar. Lijn 53 en lijn 42 kan je bijvoorbeeld niet met elkaar vergelijken.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).- Iedereen weet dat de MIVB bereid is om alle nodige maatregelen te nemen om de reissnelheid te verhogen. Ik maak mij vooral zorgen over de middelen.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

Er zijn immers middelen nodig om te controleren welke doelstellingen bereikt zijn.

We zien al jaren dat de MIVB een reeks geplande werken niet uitvoert, vaak omdat ze geen toelating kreeg of omdat de politieke wil ontbrak.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Is er aan de gemeenten gevraagd om te stoppen dergelijke noodzakelijke werken te blokkeren?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Steven heeft

het woord.

M. Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Dans nos échanges avec les communes, ces endroits ont toujours été identifiés et ils sont connus de longue date. Cela étant dit, soyons clairs, les élections communales sont proches. Il faudra voir si les accords conclus seront respectés dans quelques mois. C'est la raison pour laquelle nous nous donnons deux ans et demi ou trois ans pour réaliser notre plan.

Étant donné le nombre d'aménagements nécessaires, il faudra du temps. Nous avons pris de l'avance. Nous commençons à réaliser une série de plans pour anticiper et ne pas mettre les communes devant le fait accompli. Cependant, je n'ai pas de boule de cristal qui me permette d'évaluer la volonté politique de faire aboutir le projet.

En tout cas, je vous rejoins, nous constatons que, de mois en mois, la vitesse commerciale des bus ne cesse de baisser. Sans même parler du Plan bus, le réseau existant a besoin de mesures fortes. Peut-être le Plan bus sera-t-il l'occasion de prendre les choses à bras-le-corps.

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- De gemeenten weten al lang waarover het gaat. Als we nu overeenkomsten sluiten, is het echter niet zeker of die na de komende gemeenteraadverkiezingen nog zullen worden nageleefd. Daarom voorziet de MIVB in een termijn van twee tot drie jaar voor de uitvoering van het Busplan.*

De MIVB werkt vandaag al een reeks plannen uit om een voorsprong te nemen en de gemeenten niet voor voldongen feiten te stellen. Ik kan echter niet voorspellen of er voldoende politieke wil zal zijn om die plannen uit te voeren.

Ik ben het met u eens dat de reissnelheid van de bussen blijft afnemen. Er zijn dan ook ingrijpende maatregelen nodig.

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

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

M. Pascal Smet, ministre.- Tout le dossier sera prêt après les élections communales. Les décisions relatives au Plan bus devront être prises au lendemain des élections régionales. La situation n'est pas bloquée au niveau régional, mais communal. Nous allons préparer le dossier et les choix politiques devront suivre.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal het dossier onmiddellijk na de gemeenteraadsverkiezingen afronden. De problemen situeren zich hoofdzakelijk bij de gemeenten.*

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Steven heeft het woord.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- S'agissant de la tramification de certains grands axes, précisons que les axes jugés importants dans le cadre du Plan bus, comme ceux de la Moyenne ceinture ouest, sont des axes en devenir. Nous travaillons étape par étape. Il n'est pas nécessaire de passer tout de suite à la tramification de certains axes. Nous pourrions nous contenter, pendant dix ou quinze ans, de lignes de bus renforcées en se disant qu'à terme, ce sont des

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Bussen worden op een paar grote assen beetje bij beetje door trams vervangen. Het is niet nodig om daar onmiddellijk trams in te zetten. De eerste tien tot vijftien jaar kan een uitgebreid busaanbod volstaan.*

Door de bussen eigen banen te geven, is het op termijn mogelijk om er tramlijnen te ontwikkelen.

axes sur lesquels il faudra travailler.

La création de sites propres pour bus est aussi une façon de se réserver des espaces pour un jour y développer des axes ferrés plus lourds. Notre vision est à plus long terme. Nous ne fonctionnons pas avec des œillères en nous limitant au réseau de bus. Sur des axes très importants comme ceux-là, s'il y a une volonté de créer des sites propres, les emprises existeront le jour où nous voudrons y faire circuler des trams.

(Remarques de Mme Delforge)

Oui, la ligne 71, par exemple.

M. Pascal Smet, ministre.- Pour la ligne 71, nous avons organisé une concertation avec la population et avec la commune, et tout le monde voulait un bus et non un tram. C'est la réalité ! Vous ne pouvez pas demander une concertation et puis dire que le résultat ne vous arrange pas.

(Remarques de Mme Delforge)

Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Concernant le nombre de correspondances, nous avons réalisé des simulations du réseau avant-après. À partir du moment où les liaisons directes nécessaires sont maintenues pour la quasi-totalité des usagers, le nombre de correspondances diminue, mais est compensé par de nouvelles opportunités de correspondances. C'est notamment le cas pour la ligne 53, que nous réorganisons avec des dommages collatéraux très faibles et où de nouvelles liaisons directes sont créées, sans toucher aux dessertes existantes très utilisées. Il convient d'insister sur ce point. L'un dans l'autre, le bilan reste positif, tout en proposant de nouvelles connexions.

Vous citez le lien entre les lignes 52 et 48. La demande était forte de rétablir un lien direct entre le centre de Forest et le centre-ville. En créant la ligne 52, nous avons veillé à ce qu'elle soit la plus complémentaire possible aux axes de tram. Le même objectif a conduit à réorganiser la ligne 48. Celle-ci est un peu entravée du côté des Marolles, et ce sera également le cas pour la ligne 52. De nouveau, je renvoie à la question de la vitesse

De MIVB hanteert op dat vlak een langetermijnvisie en wil zich niet op het busnet blindstaren.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Inderdaad, lijn 71 is een goed voorbeeld.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uit overleg met buurtbewoners en gemeentelijke verantwoordelijken bleek dat iedereen op lijn 71 een bus wil en geen tram. U kunt het niet maken om overleg te vragen en achteraf te zeggen dat het resultaat u niet bevalt.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- We hebben voordien en achteraf simulaties gemaakt van het aantal overstappen. Aangezien de rechtstreekse verbindingen voor bijna alle reizigers blijven bestaan, vermindert het aantal overstappen, maar er komen wel meer overstapmogelijkheden. Dat geldt met name voor lijn 53, waar nieuwe, rechtstreekse verbindingen komen zonder dat de bestaande verdwijnen.*

U had het over lijnen 52 en 48. Er was veel vraag naar een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Vorst en het centrum van Brussel. Met lijn 52 zorgen we voor een optimale aanvulling van de tramlijnen. Om dezelfde reden wordt lijn 48 aangepast.

De beperking van bus 27 tot Troon heeft een aantal klachten opgeleverd vanwege het verlies van de verbinding tussen Sint-Lambrechts-Woluwe en Brussel-Zuid, vooral dan voor mensen die naar de Zuidmarkt of naar het Sint-Pietersziekenhuis moeten. Het Busplan is zeker niet perfect, maar we geloven er echt in. De beperking van lijn 27 tot

commerciale. Nous avons essayé de dissocier la ligne 52 des axes de tram existants, afin que les lignes soient complémentaires.

Le bus 27 limité à Trône nous a valu quelques plaintes concernant la perte du lien entre Woluwe-Saint-Lambert et la Gare du Midi, essentiellement de la part d'usagers se rendant au marché du Midi ou à l'hôpital Saint-Pierre. Le Plan bus n'est certainement pas parfait en tous points, mais nous croyons vraiment à ce que nous avons développé. La limitation de la ligne 27 à Trône répond à un souci de régularité. Ensuite, ce bus assure un lien fort entre la rue Haute, la rue Blaes et la Gare du Midi. Ce lien est recréé avec le nouveau trajet du bus 48.

Il ne faut pas tout voir en termes de ligne : ce sont parfois des tronçons, des dessertes entre deux points qu'il faut maintenir, et nous y avons été très attentifs. Toutefois, je ne nie pas que quelques liaisons soient perdues.

Vous vous interrogez sur l'utilité de la desserte entre Tour & Taxis et la gare de Bruxelles-Nord pour les Bruxellois. Certes, mais Tour & Taxis se situe à Bruxelles. Dans notre approche, nous repérons les endroits les plus fréquentés sur notre réseau et nous veillons à y renforcer l'offre, en lien avec les autres opérateurs.

Dans l'élaboration du Plan bus, nous avons toujours été attentifs à cette logique de complémentarité sur le réseau. Il n'était pas question de déployer une desserte STIB totalement redondante avec l'offre d'un autre opérateur, que ce soit le TEC ou De Lijn. De même, lorsqu'il existe une connexion SNCB, nous nous inscrivons toujours dans une logique d'intégration tarifaire entre tous les réseaux. Le Plan bus a été conçu à cette image.

Concernant la ligne 41 et son allongement, j'entends votre remarque. Le volet "fréquence" est important dans le Plan bus et la ligne 41 est ici concernée. Elle sera prolongée par la rue de Stalle et la future rue du Wagon. Cet allongement s'inscrit dans une logique de connectivité.

Par ailleurs, j'entends des remarques dans les deux sens : on s'oppose à un allongement de peur de perdre en régularité, appelant même à scinder

Troon moet de regelmaat ten goede komen.

Soms was het belangrijk om bepaalde stukken van lijnen te behouden en dat hebben we dan ook gedaan.

U vraagt zich af of de verbinding tussen Tour & Taxis en Brussel-Noord wel nut heeft voor de Brusselaars. Wel, we bekijken de drukste punten van het net en versterken daar het aanbod en de link met andere vervoersmaatschappijen. Bij de uitwerking van het Busplan hebben we altijd oog gehad voor de complementariteit van het net. We willen ook nog altijd dat er een tariefintegratie tussen alle netten komt.

Ik begrijp uw opmerking over de verlenging van lijn 41. Frequentie is een belangrijk onderdeel van het Busplan, ook wat lijn 41 betreft. Ze wordt verlengd om de verbindingsmogelijkheden uit te breiden. De meningen gaan trouwens alle kanten op. Er zijn bezwaren tegen de verlenging van de lijn vanwege problemen met de regelmaat en er wordt zelfs gepleit om ze door te knippen, terwijl er tegelijkertijd bezwaren tegen meer overstappen worden geuit.

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

De verlenging van lijn 41 zorgt voor een rechtstreekse verbinding met het zuiden van Brussel. Momenteel is die er nog niet. Minder overstappen betekent over het algemeen langere lijnen en meer inspanningen om die lijnen betrouwbaar te maken.

Het vorige Busplan kreeg veel kritiek omdat het aanleiding gaf tot meer overstappen. Met het nieuwe plan proberen we rechtstreekse verbindingen te herstellen.

Wat de gefaseerde uitvoering van de maatregelen betreft, starten we met de lijnen die tijdens de spits verzadigd zijn en houden we rekening met de onderlinge afhankelijkheid van de lijnen. Als we bijvoorbeeld op lijn 45 gelede bussen inzetten, kunnen we standaardbussen gebruiken voor nieuwe verbindingen of voor verbindingen waar meer bussen nodig zijn. Omdat alles in het Busplan aan elkaar gelinkt is, is er niet zoveel manoeuvreerruimte.

certaines lignes pour gagner en régularité, tout en dénonçant l'augmentation des correspondances.

(Remarques de Mme Delforge)

L'allongement de la ligne 41 représente des opportunités de liaisons et de passerelles directes avec le sud de Bruxelles, vers Uccle et l'autre côté du Bois de la Cambre. Il s'agit de liaisons qui, pour l'instant, n'existent pas. Et oui, quand on veut diminuer les correspondances, cela implique généralement des lignes plus longues. Cela veut dire pouvoir rendre fiables ces lignes et assurer des facilités de circulation aux points noirs. C'est un choix que nous avons fait.

Le Plan bus précédent, qui tentait de résorber les irrégularités constatées, avait été fortement décrié en raison de la création de correspondances supplémentaires. Avec ce nouveau plan, nous essayons de faire non pas complètement l'inverse, mais de veiller à rétablir des liaisons aussi directes que possible, dont le bon fonctionnement dépendra de la volonté affichée pour les soutenir.

Les critères du phasage sont les lignes les plus saturées aux heures de pointe - celles où il est nécessaire d'augmenter l'offre - et les dépendances entre lignes. Prenons un exemple concret. Imaginons que nous prévoyons de faire circuler des bus articulés sur la ligne 45, par exemple. Grâce à cela, nous allons récupérer des bus standard qui nous permettront de créer de nouvelles dessertes ou des liaisons qui demandent un plus grand nombre de véhicules. Tout cela est très enchevêtré.

Il faut donc être conscient du fait que les redéploiements programmés seront très figés parce que, d'une part, dans certaines situations critiques, l'on doit augmenter l'offre et, d'autre part, les bus standard ainsi libérés doivent être affectés à d'autres lignes. Les réorganisations prévues dans le nord-ouest de Bruxelles sont profondément interdépendantes, puisque des lignes reprennent des dessertes d'autres lignes. Le phasage est extrêmement contraint et sera très figé. Il ne pourra être modifié qu'à la marge.

Tous les essais de giration ont été effectués sur les nouveaux itinéraires des bus articulés. De plus, les coffres de voirie sont censés accueillir des poids lourds. Étant donné le passage régulier des bus, il

Op alle nieuwe trajecten zijn ritten uitgevoerd om het draaien van de gelede bussen te testen, maar omdat de bussen erg frequent zullen rijden, moeten we waakzaam blijven en de zaak ook met de gemeenten bespreken.

faudra néanmoins rester vigilant et en discuter avec les communes.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cela signifie-t-il que les communes devront adapter elles-mêmes le coffre des voiries ?

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Je n'ai pas dit cela. Nous devrons en discuter avec les communes dès que nous serons dans le vif du sujet.

Je n'ai pas la réponse à votre troisième question, mais je l'ai notée.

Le futur contrat de gestion qui entrera bientôt en vigueur reprend les coûts liés à l'exploitation des nouveaux bus.

Les midibus électriques ont été livrés et seront mis en service au mois de juin ; les bus standard électriques seront livrés en septembre ou en octobre. Dans la foulée, nous entamerons le remplacement des bus les plus anciens qui doivent être déclassés pour le printemps 2019 au plus tard. À cette date, nous aurons reçu les bus standard hybrides et articulés hybrides nécessaires pour remplacer toute la flotte des anciens véhicules.

M. Pascal Smet, ministre.- Les nouveaux bus remplaceront en priorité les anciens modèles, équipés de moteurs Euro 2, avant d'être affectés aux nouvelles lignes.

Mme Amadine Steven, network design manager à la STIB.- J'ai répondu à la question sur l'intégration de De Lijn et des TEC.

Concernant la question sur les dessertes locales qui ont nécessité des arbitrages en fin de course, le ministre a tranché. Les itinéraires du Plan bus sont à présent définis et approuvés.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Il n'y a ni gagnants, ni perdants, M. Delva.*

(Remarques de M. Delva)

Chaque représentant de la commune compte

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Betekent dat dat de gemeenten zelf de wegen moeten aanpassen?*

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd. We moeten het met de gemeenten bespreken.*

Ik heb geen antwoord op uw derde vraag, maar ik heb ze genoteerd.

De toekomstige beheersovereenkomst moet natuurlijk rekening houden met de kosten die bij het gebruik van de nieuwe bussen komen kijken.

De elektrische midibussen worden vanaf juni ingezet. De elektrische standaardbussen worden in september of oktober geleverd. Dan beginnen we met de vervanging van de oudste bussen, die uiterlijk in de lente van 2019 de vloot zullen verlaten. Tegen die tijd zijn de hybride standaard- en gelede bussen immers geleverd.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De nieuwe bussen vervangen in de eerste plaats de oude modellen met een Euro 2-motor.*

Mevrouw Amandine Steven, netwerk design manager bij de MIVB *(in het Frans).- De minister heeft de laatste knopen over de trajecten doorgehakt, waardoor de lijnen van het Busplan nu definitief zijn goedgekeurd.*

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn geen winnaars of verliezers, mijnheer Delva.

(Opmerkingen van de heer Delva)

We zijn uiteindelijk samen rond de tafel gaan

d'ailleurs un représentant au sein du gouvernement.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Nous mettrons tout en œuvre pour pouvoir fournir dès que possible les plans nécessaires aux discussions en amont. Un travail énorme nous attend, notamment pour ce qui concerne l'allongement des arrêts existants, le déplacement d'arrêts ou la création de nouveaux arrêts en raison de la circulation de bus articulés.

Tous les plans d'aménagement d'arrêts qui seront proposés seront axés sur le principe Accessibus, c'est-à-dire une accessibilité adaptée aux PMR.

S'agissant du renforcement de l'offre dans le cadre des chantiers, le Plan bus est l'offre régulière du réseau. Nous avons des chantiers en cours, et nous veillerons à ce que le phasage d'une réorganisation ne coïncide pas avec un chantier au milieu de la ligne réorganisée.

Pour ce qui concerne le bus 34 au Transvaal, là encore il ne faut pas s'atteler à un numéro de ligne. Le Plan bus prévoit la réorganisation de la ligne 17, qui passera au plus près de la partie haute de la Chaussée de Wavre et du quartier Saint-Julien, pour rejoindre le Transvaal. La desserte est donc rétablie, même si elle ne correspond pas au tracé de la ligne 34. Il s'agissait d'une demande forte d'Auderghem, à laquelle nous avons répondu. La commune a émis un avis positif sur le projet.

Par rapport aux informations sur le personnel de la STIB, nous avons organisé une tournée des dépôts ("roadshow") à destination du grand public.

S'agissant de la question des premiers départs, il s'agit d'un travail de fond qui n'est pas lié directement au Plan bus et qui est effectué au sein de nos services afin d'harmoniser les premiers départs tout au long de l'année. Il ne s'agit pas uniquement d'avancer les premiers départs, mais de veiller à ajouter un départ lorsque certains premiers départs commencent à être surchargés. Cela équivaut à anticiper l'heure de pointe.

Nous devons également nous assurer que les premiers départs de lignes qui desservent, par exemple, des hôpitaux ou des établissements au

zitten. Elke vertegenwoordiger van de gemeente heeft trouwens een vertegenwoordiger in de regering.

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Ik zal de plannen die voor de besprekingen nodig zijn, zo snel mogelijk bezorgen. Er is heel veel werk: er moeten perrons worden verlengd, haltes verplaatst en nieuwe haltes aangelegd.*

Bovendien moeten alle haltes waaraan wordt gewerkt, toegankelijk worden voor personen met een beperkte mobiliteit.

Het Busplan betreft het reguliere busaanbod. De MIVB ziet erop toe dat de reorganisatie van een lijn niet samenvalt met werken op het traject van die lijn.

Wat de verbinding met Transvaal betreft, mag u zich niet op een lijnnummer blindstaren. In het Busplan is de reorganisatie van lijn 17 opgenomen, die richting Transvaal zal rijden, al zal ze niet het traject van lijn 34 volgen. Het is op vraag van de gemeente Oudergem dat de MIVB lijn 17 aanpast.

Een van de taken van de MIVB, die niet direct met het Busplan te maken heeft, is om de eerste busritten van de dag zo goed mogelijk te organiseren. De eerste bussen moeten niet alleen vroeger vertrekken; als blijkt dat ze te vol zitten, moeten er bovendien extra bussen uitrijden. Zo kunnen we op de spits anticiperen.

Daarnaast moet de MIVB ervoor zorgen dat de vroegste bussen het hele jaar (dus ook tijdens de schoolvakanties) rijden naar instellingen of bedrijven waar in ploegen wordt gewerkt.

We zullen de studie van Brussels Studies in detail bekijken. We zijn ons ervan bewust dat de wijken waar de reistijden tussen belangrijke punten het langst duren, vaak in de tweede kroon liggen. De MIVB beseft dat niet alle wijken even goed worden bediend.

De netten van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen moeten goed op elkaar aansluiten. In het Busplan zijn geen verbindingen opgenomen die andere

sein desquels le personnel travaille en équipes soient respectés toute l'année, y compris pendant les périodes de vacances scolaires. Bien que ce point ne soit pas directement lié au Plan bus, il s'agit d'un aspect de l'offre bus auquel nous restons attentifs.

L'étude de Brussels Studies doit être examinée en détail. Nous nous rendons compte que les quartiers qui subissent les temps de déplacement les plus longs pour rallier des points d'équipement majeurs se situent souvent en deuxième couronne. Le Plan bus se voulait aussi attentif à ce point. Nous sommes conscients du fait que tous les quartiers de la ville ne sont pas choyés de la même façon pour l'instant.

J'insiste sur la notion de complémentarité des réseaux. Si l'usager pouvait utiliser indifféremment la SNCB, De Lijn et le TEC, il pourrait se déplacer plus rapidement partout. D'ailleurs, le Plan bus ne prévoit pas de dessertes redondantes avec l'offre des autres opérateurs. Prenons un exemple très concret : la commune d'Uccle nous a demandé d'aménager une ligne de bus entre Vivier d'Oie et la gare de Bruxelles-Midi via la chaussée de Waterloo. Dans la mesure où le TEC et De Lijn assurent cette liaison, cette desserte ne nous semblait pas indiquée. Nous avons voulu investir les moyens là où des lacunes le justifiaient.

Naturellement, si nous parvenions à récupérer 25% de l'offre grâce à des bus qui ne seraient soudain plus piégés dans les embouteillages, nous pourrions faire encore d'autres choses, comme augmenter la fréquence de la ligne 41. Ce ne sont pas les idées qui manquent. Cependant, nous avons dû composer avec nos moyens.

J'en viens à la forte fréquentation sur les axes développés, comme la ligne 53. Celle-ci sera effectivement chargée dans sa partie nord et sur les boulevards, mais l'objectif du Plan bus est bien de s'assurer que la mise en place de bus articulés se justifie sur toute la ligne. Il s'agit de garantir une homogénéité de l'offre, en lien avec une homogénéité de la fréquentation. Il est préférable que la ligne soit chargée de bout en bout et pas seulement sur un tronçon.

Pour ce qui est de la vitesse commerciale, l'on peut en effet imaginer qu'une ligne plus fréquentée

maatschappijen al aanbieden.

Als de MIVB erin slaagt om 25% van het aanbod terug te winnen omdat bussen niet langer in de file staan, kan ze elders de frequentie opvoeren. Aan ideeën ontbreekt het niet, maar de middelen zijn beperkt.

Op sommige lijnen zal de frequentie hoog liggen. In het kader van het Busplan moet de inzet van gelede bussen gerechtvaardigd zijn. We streven naar een homogeen aanbod en een homogene frequentie. Een lijn wordt bij voorkeur over het hele traject veel gebruikt en niet slechts op een deel ervan.

Op een veelgebruikte lijn zal de bus aan de haltes wat langer stilstaan. Als we op die lijnen echter gelede bussen inzetten, zullen reizigers via meer deuren in- en uitstappen.

U vroeg naar concrete voorbeelden van lijnen waar het aantal overstappen wordt beperkt. Wel, dankzij de nieuwe lijn 56 kunnen inwoners van Neder-Over-Heembeek rechtstreeks naar de Europese wijk reizen. Er zijn nog heel wat andere voorbeelden van nieuwe lijnen die voor bepaalde reizigers minder overstappen inhouden en meer overstapmogelijkheden bieden.

Ten slotte zijn er problemen met de doorstroming op lijn 36. De MIVB onderzoekt oplossingen om de Middenring vlotter over te steken. We wilden de lijn niet opsplitsen, want dat zou een terugkeer naar de oude manier van denken betekenen. Lijn 36 biedt bovendien een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Pieters-Woluwe en de Europese wijk. Op dit ogenblik is er geen goede oplossing voor een eindhalte. Ik kan u vandaag dan ook geen antwoord geven. Lijn 36 is niet erg efficiënt, maar de frequentie zal er in elk geval toenemen.

entraîne des temps d'arrêt un peu plus longs. Toutefois, lorsque l'on passe d'une ligne avec bus standard à une ligne avec bus articulés, les voyageurs peuvent embarquer par un plus grand nombre de portes et, l'un dans l'autre, le temps d'arrêt reste relativement stable.

Je le répète, l'emploi de bus articulés doit fluidifier les mouvements aux arrêts, puisque les voyageurs peuvent embarquer par toutes les portes et qu'elles sont plus nombreuses.

Vous me demandez des exemples concrets de suppression de rupture de charge. Prenons la ligne 56, nouvelle ligne directe. Les habitants de Neder-over-Heembeek qui souhaitent se rendre dans le quartier européen peuvent désormais emprunter une ligne directe plutôt qu'effectuer un changement à l'arrêt Heembeek ou prendre le tram pour rejoindre le métro à Montgomery. Les exemples sont nombreux. Qui dit liaison directe dit moins de ruptures de charge pour certaines personnes et nouvelles opportunités de correspondance.

Enfin, concernant la ligne 36, il ne s'agit pas d'une ligne des plus régulières. Nous envisageons une série de solutions pour, notamment, permettre un franchissement plus aisé de la Moyenne ceinture. Nous n'avons pas voulu la scinder, car c'eût été revenir à la philosophie de l'ancien Plan bus où, lorsqu'une ligne était irrégulière, la seule solution consistait à la scinder. Ce n'est pas ce que nous voulions, car il s'agit d'une liaison directe avec le quartier européen pour ceux qui viennent de Woluwe-Saint-Pierre. Certains peuvent prendre le métro, mais pas tous.

Pour l'instant, nous n'avons pas de bonne solution de terminus. Je n'ai donc pas de réponse à vous fournir aujourd'hui. Ce n'est pas la ligne la plus efficace. Elle bénéficiera de toute façon d'une augmentation de fréquence, vu les développements autour du quartier des Dames Blanches. Il faudra peut-être renforcer l'offre, soit de manière structurelle, soit sur la section vers Stockel.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous en avons déjà débattu par le passé. Je me réfère donc à mes déclarations antérieures.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik verwijs in dit verband naar mijn antwoord op vragen tijdens vorige commissievergaderingen.*

Mme la présidente.- La parole est à M.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Loewenstein

Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'avais une question concernant le critère du phasage de la mise en œuvre des nouvelles lignes.

Mme Amandine Steven, network design manager à la STIB.- Comme je l'ai dit, il s'agit avant tout d'une question de capacité. Au niveau des dessertes, c'est très imbriqué car nous travaillerons par secteur. Notre marche de manœuvre est mince et le phasage dépendra également des aménagements à réaliser.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Dans votre exposé, vous n'avez pas cité toutes les nouvelles lignes. Sur quelle base les priorités sont-elles définies, c'est-à-dire le fait que la ligne jaune sera mise en œuvre avant la ligne orange et la ligne mauve, par exemple ?

M. Pascal Smet, ministre.- Le gouvernement, les communes et la STIB examineront ces questions ensemble.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Profiterez-vous de la présentation du nouveau Plan bus pour intéresser les Bruxellois qui ne prennent pas le bus à son offre particulièrement large ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- C'est une bonne suggestion.*

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Avec ses cinquante lignes, le réseau de bus est trop complexé aux yeux de nombreux Bruxellois. Cela justifierait une campagne de promotion de grande envergure.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Votre analyse est correcte. Ceci dit, toutes les nouvelles applications, comme Citymapper, sont des instruments commodes pour découvrir les lignes de bus.*

Nous retenons votre suggestion de profiter de la présentation du Plan bus pour communiquer de

heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Van welke criteria gaat u uit voor de gefaseerde invoering van de nieuwe lijnen?*

Mevrouw Amandine Steven, network design manager bij de MIVB *(in het Frans).- Het is vooral een kwestie van capaciteit. Alles is nauw met elkaar verbonden, aangezien we per sector werken. We hebben weinig manoeuvreerruimte en de fasering hangt bovendien van de uit te voeren werken af.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Hoe bepaalt u welke nieuwe lijn er eerst komt?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De regering, de gemeenten en de MIVB zullen dat samen bespreken.*

De heer Paul Delva (CD&V).- Zult u de voorstelling van het aangepaste Busplan aangrijpen om de Brusselaars die de bus nu links laten liggen, nogmaals attent te maken op het uiterst ruime aanbod?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat is een goede suggestie.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik ben er rotsvast van overtuigd dat het busnet voor veel Brusselaars te complex is: er zijn vijftig lijnen, die misschien voor de MIVB logisch zijn opgebouwd, maar daarom nog niet voor de reiziger. Het busaanbod verdient nogmaals een groots opgevatte promotiecampagne.

De heer Pascal Smet, minister.- We houden daar zeker rekening mee. Een voordeel is dat in alle applicaties die op de markt komen, zoals Citymapper, de bussen wel opgenomen zijn. Uw analyse is correct, maar ik merk dat ikzelf, sinds ik Citymapper gebruik, vaker de bus neem. Het is een soort reflex om de tram of de metro te nemen als je het even niet meer weet. Apps als Citymapper zijn handige instrumenten om de bestaande buslijnen te

façon positive à propos de l'offre de bus existante.

ontdekken.

We houden zeker rekening met uw suggestie om bij de voorstelling van het Busplan op een positieve manier te communiceren over het bestaande busaanbod.

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

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Il faudrait également veiller à ce que l'offre de bus soit mise à jour sur Google Maps. Ce n'était pas le cas lors de la précédente réorganisation des lignes de bus autour du piétonnier.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik wil hier nog iets aan toevoegen. Ook op Google Maps krijg je het busaanbod te zien. Hopelijk wordt Google Maps snel op de hoogte gebracht van de wijzigingen. Toen bij een vorige hervorming de buslijnen rond de voetgangerszone in stukken werden opgedeeld, was dat namelijk niet het geval. Het duurde maanden voor de informatie aan de reële situatie aangepast was. Mensen werden naar plaatsen gestuurd waar geen bus meer kwam en waar vaak ook het bord ontbrak met de boodschap dat de halte niet langer werd bediend.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Des accords de coopération ont entre-temps été signés avec toutes les parties pour leur permettre d'accéder à l'open data de la STIB.*

De heer Pascal Smet, minister.- Er zijn intussen met alle partijen samenwerkingsakkoorden gesloten. Ze kunnen over de open data van de MIVB beschikken.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Espérons que ces ajustements soient effectués au plus vite.*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Hopelijk worden de aanpassingen zo snel mogelijk doorgevoerd.

Mme la présidente.- Je remercie Mme Steven et toutes les équipes de la STIB qui ont travaillé sur ce Plan bus, pour toutes les précisions que nous avons reçues aujourd'hui. D'autres vont certainement encore nous parvenir, comme vous l'annoncez, concernant les futurs aménagements.

Mevrouw de voorzitter.- Ik dank mevrouw Steven en alle MIVB-medewerkers die aan dit Busplan hebben gewerkt voor de informatie die wij vandaag hebben ontvangen. Er zullen wellicht nog meer verduidelijkingen volgen, zoals u dat zelf hebt aangekondigd.

QUESTIONS ORALES ET INTERPELLATIONS

MONDELINGE VRAGEN EN INTERPELLATIES

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

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

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

AAN DE HEER PASCAL SMET,

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "les aménagements durant les travaux autour de la Basilique de Koekelberg".

INTERPELLATION DE MME CATHERINE MOUREAUX

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

concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BRUNO DE LILLE,

concernant "le réaménagement de l'avenue Charles-Quint pendant la fermeture du tunnel Léopold II".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PIERRE KOMPANY,

concernant "la coordination du chantier de Léopold II".

Mme la présidente.- La parole est à M. Vossaert pour sa question orale.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Mme la présidente, il était convenu que je puisse intervenir non pas uniquement dans le cadre d'une question orale, mais aussi dans le cadre d'une interpellation. Cela m'aurait permis de poser mes questions précises sur

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

betreffende "het verkeersplan rond de Basiliek van Koekelberg".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de aanpassingen tijdens de werken rond de Basiliek van Koekelberg".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CATHERINE MOUREAUX

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

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE,

betreffende "de herinrichting van de Keizer Karellaan tijdens de sluiting van de Leopold II-tunnel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PIERRE KOMPANY,

betreffende "de coördinatie van de werken aan de Leopold II-laan".

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

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Er was overeengekomen dat ik niet enkel een mondelinge vraag kon stellen, maar daarnaast ook een interpellatie houden. Op die manier kan ik vragen stellen over het eenrichtingsverkeer rond de*

le sens unique autour de la Basilique et d'aborder ensuite de manière concise le sujet des tunnels.

Mme la présidente.- Les questions orales ont été inscrites à l'ordre du jour avant les interpellations parce que vous étiez les premiers à déposer vos questions. C'est donc par respect pour vous qu'elles ont été placées avant les interpellations.

Je vous invite dès lors à poser votre question orale maintenant et vous redonnerai la parole juste après la présentation du ministre pour poser vos autres questions, comme vient de le faire M. Van Goidsenhoven.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Je ferai donc une distinction claire entre le projet de circulation et les tunnels.

Concernant le plan de circulation autour de la Basilique de Koekelberg, il me semblait important de revenir sur l'historique et de rappeler les faits qui ont amené une forme de polémique et de jeux interposés dans la presse sur la fin véritable de ce sens unique.

Pour rappel, en décembre 2017, en accord avec le comité d'accompagnement du projet dont font partie les communes de Ganshoren et de Koekelberg, la STIB, la police et Bruxelles Mobilité, vous annonciez la fin du test de circulation autour de la Basilique de Koekelberg.

Ce plan de circulation test, qui avait débuté le 25 mai dernier, avait pour but d'augmenter la vitesse commerciale des bus et des trams. Le 5 décembre, le comité d'accompagnement a examiné si certains éléments positifs du plan de circulation pouvaient être conservés. Selon les informations que nous avions reçues, le seul avantage révélé par le test concernait le déblocage du tram dans le carrefour entre les avenues du Panthéon et de l'Hôpital Français.

Vous avez alors annoncé la fin de la phase test, et donc du sens unique, pour le début du mois de décembre et il a été convenu de retirer les blocs de béton et les signalisations avant les fêtes de fin d'année. En fin de compte, cela n'a été fait que plus de trois mois après que la décision ait été prise. Les délais n'ont donc pas été respectés. Comment en sommes-nous arrivés là ? Qu'est-ce qui explique le

basiliek en daarna de problematiek van de tunnels aankaarten.

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen werden voorafgaand aan de interpellaties op de agenda geplaatst. U was bij de eersten met het indienen van uw vragen. Uit respect werden die dus vooraan de agenda gezet. U kunt uw mondelinge vraag nu stellen en ik zal u voor uw bijkomende vragen opnieuw het woord geven na de voorstelling door de minister.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Ik wil duidelijk het onderscheid maken tussen het circulatieplan enerzijds en de tunnels anderzijds.*

In december 2017 hebt u, in overleg met de gemeenten Ganshoren en Koekelberg, de MIVB, de politie en Brussel Mobiliteit het einde aangekondigd van de testfase voor het eenrichtingsverkeer rond de Basiliek van Koekelberg. Die testfase was op 25 mei gestart met als doel de snelheid van de trams en bussen te verhogen. Op 5 december is het begeleidingscomité nagegaan of eventuele positieve resultaten van het testplan konden behouden blijven. Volgens onze informatie was het enige voordeel ervan dat de trams niet langer werden gehinderd op het kruispunt van de Pantheonlaan en de Frans Gasthuislaan.

U had het einde van de testfase en van het eenrichtingsverkeer vooropgesteld tegen het jaareinde, maar dat is uiteindelijk pas drie maanden later gebeurd. Waarom werd die oorspronkelijke termijn niet gerespecteerd?

Met de werken aan de Leopold II-tunnel zal het concept van het eenrichtingsverkeer misschien worden gerecycleerd. Zijn de resultaten van de testfase nu positief of negatief? Zal het eenrichtingsverkeer ook na de werken behouden blijven?

retard au niveau de la mise en œuvre de cette décision ?

L'idée de sens unique sera peut-être reprise dans le cadre des travaux du tunnel Léopold II. Au final, les résultats de cette phase test étaient-ils positifs ou négatifs ? Ce sens unique sera-t-il maintenu après le chantier du tunnel Léopold II ?

Mme la présidente.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, excusé, sa question orale jointe est lue par Mme Michèle Carthé.

La parole est à Mme Carthé.

Mme Michèle Carthé (PS).- Nous aimerions revenir sur les aménagements prévus, durant les travaux au tunnel Léopold II, autour de la basilique de Koekelberg et sur le non-suivi des décisions que vous aviez prises concernant la fin du sens unique.

En décembre dernier, le comité d'accompagnement travaillant sur le sens unique autour de la basilique avait décidé d'arrêter la phase test prévue d'abord jusqu'en février, sauf pour le tronçon entre le rond-point de l'avenue de la Basilique et l'avenue de l'Hôpital Français, et de revenir à la situation initiale.

Nous étions nombreux à réagir, notamment M. Laaouej. Nous nous sommes réjouis de la fin de cette phase test tout en déplorant, à juste titre, le fait d'avoir mis six mois à comprendre que ce sens unique mettait à mal la mobilité intérieure et celle sur les grands axes des riverains, des commerçants et de leurs clients.

Vous aviez reconnu que les objectifs poursuivis n'étaient pas atteints et que les transports en commun ne gagnaient pas de temps avec cette configuration. Le bilan de la phase test est donc négatif. Vous aviez promis de remettre en place les signalisations supprimées et de retirer les blocs de béton pour mettre un terme au sens unique, pour autant que les conditions climatiques le permettent.

En mars, la situation n'avait toujours pas évolué. Les riverains du nord-ouest de la capitale estiment mériter plus de considération et d'écoute, d'autant plus que le chantier du tunnel Léopold II a débuté.

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban, die verontschuldigd is, wordt de toegevoegde mondelinge vraag door mevrouw Michèle Carthé voorgelezen.

Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Ik wil terugkomen op de maatregelen rond de Basiliek van Koekelberg tijdens de werken aan de Leopold II-tunnel en uw beslissing over de opheffing van het eenrichtingsverkeer.*

In december besliste het begeleidingscomité om de test met het eenrichtingsverkeer rond de basiliek vervroegd stop te zetten. Velen juichten dat toe en vroegen zich af waarom het nog zes maanden geduurd had vooraleer men besefte dat het eenrichtingsverkeer de mobiliteit in de omgeving niet ten goede kwam.

U gaf toe dat de beoogde doelstelling niet werd gehaald en dat het openbaar vervoer niet vlotter doorstroomde dankzij het eenrichtingsverkeer. Het resultaat van de test is dus negatief. U beloofde om de weggehaalde signalisatie terug te laten plaatsen en de betonblokken weg te laten halen zodra het weer dat toeliet.

In maart was er nog niets gebeurd. De omwonenden zouden graag hebben dat er met hen rekening wordt gehouden, zeker nu de werken in de Leopold II-tunnel zijn gestart.

Kunt u meer informatie geven over de mobiliteitsplannen die in de zomermaanden, tijdens de sluiting van de tunnel, van toepassing zullen zijn?

Hebt u een formele overeenkomst met het Vlaams Gewest over een uitgebreider aanbod van De Lijn?

Il se déroule de nuit, du lundi au jeudi, de 22h à 6h du matin. En été, ce tunnel particulièrement long sera fermé à la circulation 24h sur 24. Rappelons que 50% des usagers du tunnel sont des navetteurs.

Au vu de tous ces éléments, nous aimerions connaître les plans de mobilité prévus pendant la fermeture du tunnel Léopold II ?

Des accords formels avec la Région flamande garantissent-ils un renforcement de l'offre de De Lijn ? Quels sont les autres éléments de cet accord ?

Qu'en est-il de la mise en place des parkings de dissuasion P+R, même temporaires, prévus en Flandre ?

Quels sont les éventuels engagements obtenus de l'État fédéral concernant l'offre de la SNCB ?

Qu'en sera-t-il de l'offre de la STIB ? De nouvelles dessertes sont-elles prévues ? L'offre sera-t-elle renforcée ? De quelle manière ?

Compte tenu de ces éléments, quel est le plan de circulation retenu autour de la basilique de Koekelberg ? À la suite de la concertation avec les communes limitrophes concernées, Koekelberg et Ganshoren, avez-vous reçu leur avis, leur décision et leur position, notamment à propos du sens unique autour de la basilique pendant la fermeture du tunnel ?

Cela étant, les problèmes de circulation des riverains de l'avenue Charles-Quint sont, nous semble-t-il, à considérer en priorité.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Moureaux pour son interpellation.

Mme Catherine Moureaux (PS).- D'autres collègues et moi-même avions déjà eu l'occasion de vous poser des questions d'actualité sur l'état du dossier de la rénovation du tunnel Léopold II. Vous nous aviez appris que le scénario retenu était finalement celui du maintien de deux fois deux bandes sur l'avenue Charles-Quint, avec des aménagements, dont le fameux sens unique autour de la Basilique.

Wat houdt die overeenkomst verder nog in?

Komen er tijdelijke overstapparkings in Vlaanderen?

Is de NMBS bereid om haar aanbod uit te breiden? Zo ja, wat houdt die uitbreiding in?

Hoe ziet het circulatieplan rond de Basiliek van Koekelberg eruit? Bezorgden de gemeenten Koekelberg en Ganshoren u hun standpunt over het eenrichtingsverkeer rond de basiliek tijdens de sluiting van de tunnel?

Los daarvan moet u in de eerste plaats de verkeersproblemen van de inwoners van de Keizer Karellaan oplossen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Moureaux heeft het woord voor haar interpellatie.

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Eerder antwoordde u op vragen over de renovatie van de Leopold II-tunnel dat er twee keer twee rijvakken op de Keizer Karellaan behouden blijven, met aanpassingen, waaronder het fameuze eenrichtingsverkeer rond de basiliek.*

Bovendien zouden de werken al van voor de gewestgrens worden aangekondigd, zodat autobestuurders goed weten welke wegen ze

Vous nous aviez aussi annoncé l'installation d'un système de jalonnement bien avant les frontières régionales, pour indiquer clairement aux automobilistes les voies qu'ils doivent emprunter pour pénétrer dans la capitale.

Enfin, vous nous aviez expliqué que les transports en commun circuleraient en site propre, que les feux de circulation seraient adaptés et les traversées piétonnes sécurisées, avec notamment une transformation de la place Sainctelette en rond-point. Vous aviez également déclaré que le dossier était purement technique, ce dont je doute à titre personnel.

Des analyses inédites effectuées par la Région vous avaient permis de connaître les perturbations qui seraient générées par les travaux. À ce propos, j'ai pu lire que le tunnel serait traversé par 40.000 véhicules, été comme hiver, dans chaque sens de circulation. Confirmez-vous ces chiffres pour l'été ? Je pensais qu'il y avait moins de véhicules à cette époque de l'année.

Pouvez-vous détailler les perturbations attendues selon les catégories d'usagers ? Il convient en particulier de distinguer les Bruxellois et les non-Bruxellois, les habitants des quartiers du nord-ouest de la Région - qui sont les riverains directs du chantier -, les automobilistes, les usagers des transports en commun, les piétons et les vélos.

Un choix a-t-il été arrêté concernant le sens unique autour de la Basilique ? Comment travaillez-vous avec les communes sur ce point critique ?

Concernant la concertation avec la Flandre, vous nous aviez annoncé la signature d'un protocole d'accord. Quel est le contenu de ce protocole ? A-t-il été signé ? Quelles sont les avancées obtenues pour les Bruxellois ?

Nous avions également évoqué les parkings de transit. Je n'avais pas obtenu de réelles réponses à mes questions, que je vous pose donc à nouveau. Quelle sera la surface affectée à ces parkings de transit ? Où se situeront-ils ? Combien de véhicules pourront-ils accueillir ? Quel sera leur impact sur les autres moyens de transport ?

J'espère sincèrement que vous ferez preuve de créativité pour ce qui concerne ces parkings. À titre

richting Brussel kunnen nemen.

Ten slotte zou het openbaar vervoer een eigen bedding krijgen, zouden de verkeerslichten worden aangepast en de oversteekplaatsen voor voetgangers worden beveiligd. Het ging volgens u om een zuiver technisch dossier, wat ik eerlijk gezegd betwijfel.

Uit analyses kon u opmaken welke hinder de werken zouden veroorzaken. Ik las in dat verband dat er in elke richting dagelijks 40.000 voertuigen door de tunnel rijden. Is dat ook in de zomermaanden het geval?

Welke hinder verwacht u per gebruikerscategorie?

Hebt u de knoop over het eenrichtingsverkeer rond de Basiliek van Koekelberg doorgehakt? Op welke manier overlegt u daarover met de gemeenten?

U kondigde de ondertekening van een ontwerpovereenkomst met Vlaanderen aan. Wat houdt die overeenkomst in? Werd ze ondertekend? Welk voordeel biedt ze de Brusselaars?

Hoe groot worden de overstapparkings? Waar komen ze? Hoeveel voertuigen kunnen er parkeren? Welke invloed hebben ze op de andere vervoermiddelen?

U zult heel wat creativiteit aan de dag moeten leggen in verband met die parkings. Die moeten hoofdzakelijk in Vlaanderen komen, liefst in de buurt van stations. Of anders moeten er pendelbussen naar de stations rijden.

U kreeg drie scenario's voorgelegd en liet uw keuze op het tweede vallen. Werd er een effectenstudie uitgevoerd voor de drie voorgestelde scenario's?

U moet de gemeenten betrekken bij de ingrijpende werken aan de Leopold II-tunnel. Hoever staat uw overleg met de gemeenten en de burgemeesters? Hoever staan de gemeentelijke mobiliteitsplannen met betrekking tot de werken?

Raadpleegde u ook de gemeenten waar de omleidingen doorheen zullen lopen?

personnel, j'estime qu'ils devraient se trouver essentiellement en Flandre, si possible à proximité de gares. Si cela s'avérait impossible, il faudrait prévoir des navettes de bus vers les gares en priorité.

Concernant le choix du scénario, vous avez opté pour le scénario numéro deux. Trois scénarios ont apparemment été proposés au gouvernement. J'aimerais savoir si une étude d'impact a été réalisée pour les trois scénarios proposés, puisqu'une telle étude aurait été réalisée pour le scénario numéro deux.

Nous nous attendons à de gros bouleversements dans la zone, et les communes devront nécessairement être impliquées dans le vaste chantier de rénovation du tunnel Léopold II. Où en est votre concertation avec les communes et les bourgmestres ? Qu'en est-il de la rédaction des plans communaux de mobilité spécifiques à ce chantier ?

Par ailleurs, les communes concernées par la mise en place d'itinéraires bis, comme Anderlecht via le boulevard Industriel, la Ville de Bruxelles via l'avenue Houba de Strooper ou Schaerbeek via l'A12, ont-elles été consultées ?

La Région va-t-elle mettre à la disposition des communes des moyens tels qu'une aide technique ou stratégique, pour les aider à gérer les reports de trafic ?

Prévoyez-vous également un renforcement de l'offre Villo dans les quartiers du nord-ouest ? Cela pourrait être une idée pour les Bruxellois touchés par la fermeture du tunnel.

J'en viens à la répartition des coûts. On sait que ce chantier coûtera des millions d'euros. Combien coûteront les mesures d'accompagnement que vous avez retenues et comment leur coût sera-t-il réparti ? Combien à charge de la Région bruxelloise, de la Flandre, des communes, de la STIB et, via la SNCB, du niveau fédéral ? Nous sommes la capitale du pays et ce tunnel rend service à tout le monde. Il est donc légitime que les coûts soient partagés en partie.

Enfin, j'ai eu l'occasion de lire ce qu'il s'était passé lors des travaux inopinés du viaduc Herrmann-

Biedt het gewest de gemeenten technische of strategische steun om de omgeleide verkeersstromen te beheren?

Wilt u het Villoaanbod in het noordwesten van Brussel uitbreiden?

De werken zullen miljoenen kosten. Hoeveel kosten de begeleidingmaatregelen en hoe worden die kosten gespreid? Het is niet meer dan logisch dat iedereen die van die tunnel gebruikmaakt, zijn steentje bijdraagt.

Wat als er zich ondanks alle begeleidingsmaatregelen ernstige problemen voordoen? Hebt u een noodplan? Het zou zeer vervelend zijn als het verkeer tijdens de werken niet vlot verloopt.

Debroux. Qu'adviendra-t-il en cas de grosse difficulté, malgré les mesures d'accompagnement ? Avez-vous élaboré un plan d'urgence tel que celui mis en œuvre lors de la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux ? Pour rappel, alors que ces travaux n'étaient pas prévus, des solutions avaient été rapidement trouvées, notamment grâce à l'aide du gouvernement wallon. Elles avaient notamment consisté à dégager un très grand nombre de places dans des parkings de dissuasion, et plus d'offres à la SNCB.

Il serait très gênant, alors que la nécessité des travaux dans le tunnel Léopold II est connue depuis trois ans, que la fluidité y soit moindre que lorsque la situation du viaduc Herrmann-Debroux a dû être gérée dans l'urgence.

Qu'en est-il des solutions supplémentaires en cas de grosses difficultés malgré la mise en œuvre des mesures que vous allez nous détailler aujourd'hui ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille pour son interpellation jointe.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Mon interpellation jointe est un peu dépassée. Nous constatons en effet une grande différence entre ce qui avait été annoncé avec beaucoup de tapage et le résultat final, ce qui caractérise, hélas, votre manière de travailler.*

Vous aviez annoncé une bande de circulation réservée aux bus et au covoiturage sans en avoir jamais discuté avec les bourgmestres. Or il s'avère que ces derniers y sont opposés.

La rénovation du tunnel Léopold II bouleversera complètement la circulation sur l'avenue Charles-Quint. Il est donc logique d'effectuer des adaptations.

Réserver une bande de circulation aux bus et au covoiturage est une idée intéressante et aurait pu fonctionner moyennant des conditions de covoiturage suffisamment strictes, par exemple la présence d'au moins trois personnes dans la voiture. Nous aurions ainsi pu tester l'impact de cette approche sur la diminution de la pression automobile.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Mijn toegevoegde interpellatie is intussen deels achterhaald. Wij stellen immers een groot verschil vast tussen wat met veel bombarie werd aangekondigd, en wat er uiteindelijk van terechtkomt. Dat typeert jammer genoeg uw manier van werken.

U sprak over een bus- en carpoolstrook. We zagen zelfs plannen. Iedereen discussieerde al volop over de pro's en contra's, tot bleek dat u nog niet eens met de burgemeesters had gesproken. Wat blijkt? Zij zijn ertegen en dus komt de strook er niet. Ik wil van u horen hoe dat precies is gelopen. Bij een werf van dergelijke omvang is het geen goed idee om zomaar ideeën te lanceren.

De renovatie van de Leopold II-tunnel zal het bovengronds verkeer op de Keizer Karellaan grondig in de war brengen. Het is dus logisch dat een en ander wordt aangepast. Een bus- en carpoolstrook is een interessant idee. Op zich is het niet wijs om bussen te mengen met ander verkeer, maar in dit geval had het kunnen lukken als de voorwaarden voor het carpoolen, bijvoorbeeld minimaal drie personen in de wagen, streng genoeg

Vous aviez aussi suggéré une meilleure infrastructure pour les cyclistes. Les plans que nous avons pu consulter prévoyaient une large piste cyclable au milieu de l'avenue Charles-Quint. C'est positif pour les cyclistes entrant dans Bruxelles et roulant d'une traite jusqu'à la Basilique de Koekelberg, mais pas pour la plupart des cyclistes qui viennent des quartiers environnants ou s'y rendent car ils sont obligés de traverser la circulation de l'avenue Charles-Quint.

Pourquoi la piste cyclable sera-t-elle placée au milieu de l'avenue ? Cet aménagement ne crée-t-il pas une situation dangereuse et ne ralentit-il pas la circulation ? Pourquoi n'optez-vous pas pour des pistes cyclables séparées des deux côtés ?

Pourquoi la bande pour les bus et le covoiturage ne sera-t-elle finalement pas réalisée ? Qu'est-ce qui a précédé cette décision ?

Quels contacts avez-vous eus avec les communes à propos du réaménagement et du contrôle du respect de cette nouvelle situation routière ?

waren. Het was het moment bij uitstek om te testen of die werkwijze ook op andere plaatsen in Brussel een oplossing zou kunnen zijn om de verkeersdruk te verlagen.

Daartoe is het natuurlijk noodzakelijk dat de bussen kunnen doorrijden. Het kan niet de bedoeling zijn dat ze vastzitten in het verkeer. Dat is dubbel verlies.

U suggereerde ook de aanleg van een betere fietsstrook. Op de plannen die we konden inkijken, stond een breed fietspad in het midden van de Keizer Karellaan getekend. Hoe ziet u dat precies? Voor de fietsers die Brussel binnenrijden en in één ruk doorrijden tot de Basiliek van Koekelberg, is dat goed. De meeste fietsers komen echter uit de omliggende wijken. Zij moeten naar het midden van de Keizer Karellaan, als ze het fietspad op willen. Als ze een van de negen zijstraten in willen, moeten ze opnieuw de drukke laan oversteken. Een fietspad in het midden is voor hen geen goed idee.

Waarom komt het fietspad in het midden? Is het niet gevaarlijk als alle fietsers telkens moeten oversteken? Vertraagt het de doorstroming niet? Waarom kiest u niet voor afgescheiden fietspaden aan beide zijden?

Waarom komt de bus- en carpoolstrook er uiteindelijk niet? Wat ging aan die beslissing vooraf?

Welke contacten hebt u gehad met de gemeenten over de herinrichting en de handhaving van de nieuwe verkeerssituatie? Zonder het een zal het ander niet lukken.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- À la suite du débat tenu en séance plénière concernant le chantier de rénovation du tunnel Léopold Il, je souhaite faire le point avec vous concernant la coordination des travaux liés à cette rénovation.

Avant toute chose, je tiens à préciser que cette interpellation ne vise en aucun cas à remettre en cause la pertinence de l'exécution de ces travaux. Mon groupe, le cdH, a toujours plaidé, durant les

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

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Met deze interpellatie wil ik geenszins de pertinentie van de renovatie van de Leopold II-tunnel ontkennen. Ik wil alleen van u horen hoe de coördinatie van de werken gebeurt en welke maatregelen u neemt om de gevolgen voor de mobiliteit in te dijken.*

Het belangrijkst lijkt me het opvoeren van het openbaarvervoeraanbod in de omliggende

débats que nous avons eus au sein de cette assemblée à propos de l'état et de la rénovation des tunnels, pour une remise en état rapide des tunnels qui en avaient besoin, d'autant plus qu'avec ce tunnel Léopold II, c'est la sécurité des navetteurs qui est clairement en jeu. En tant que responsables politiques, nous ne pouvons faire fi de ce genre de considération.

Cette interpellation vise plutôt à faire le point avec vous, de manière détaillée, sur les différentes mesures visant à coordonner ce chantier important et à en limiter au maximum l'impact sur la mobilité. L'élément prioritaire dans ce dossier me semble être une augmentation de l'offre des transports en commun dans les communes avoisinantes, afin de permettre un transfert modal. À cet égard, vous évoquiez en séance plénière des protocoles d'accord que vous auriez conclus avec la Flandre. Pouvez-vous en préciser le contenu ?

Par ailleurs, des protocoles d'accord du même type ont-ils été conclus avec la SNCB ? Dans la négative, pourquoi de tels protocoles n'ont-ils pas pu être signés, alors qu'une augmentation de l'offre ferroviaire pourrait offrir une solution alternative à de nombreux automobilistes ?

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur une éventuelle augmentation de l'offre de la STIB dans le nord-ouest de Bruxelles ?

Pouvez-vous détailler les missions exactes et le contenu du travail déjà réalisé par l'hypercoordinateur et les deux bureaux d'étude chargés d'assurer ce travail de coordination ?

L'axe de l'avenue Charles-Quint, qui constitue l'un des points noirs entre le ring de Bruxelles et la Région bruxelloise, au grand dam des habitants de Ganshoren, restera-t-il ouvert durant les travaux ?

Une réunion de coordination devait avoir lieu le 17 avril avec les bourgmestres des communes concernées. Pouvez-vous nous préciser le contenu des discussions ? Les parties ont-elles réussi à se mettre d'accord sur les mesures à prendre pour limiter les impacts de ce chantier ?

Vous indiquiez qu'il était impossible d'installer des parkings de dissuasion à Grand-Bigard et que le Parking C était englué dans les difficultés entre

gemeenten. U had het in die zin over protocolakkoorden met Vlaanderen. Wat houden die precies in?

Zijn er soortgelijke protocolakkoorden met de NMBS? Zo neen, waarom is dat niet gelukt?

Kun u ons wat meer vertellen over een eventuele verhoging van het MIVB-aanbod in het noordwesten van Brussel?

Wat zijn de precieze opdrachten van de hypercoördinator en de twee studiebureaus die instaan voor de coördinatie?

Blijft de Keizer Karellaan open tijdens de werken?

Op 17 april stond er een coördinatievergadering met de burgemeesters van de betrokken gemeenten op de agenda. Wat is daar besproken? Hebben de partijen een akkoord bereikt over de maatregelen die ze moeten nemen om de gevolgen van de werken te beperken?

U zei dat het mogelijk was om overstapparkings te organiseren in Groot-Bijgaarden en dat Parking C niet beschikbaar is door het gebekvecht tussen Ghelamco en de stad Brussel. Komen er nog andere plaatsen in aanmerking voor misschien kleinere parkeerterreinen? Zijn die er al?

Ghelamco et la Ville de Bruxelles. D'autres emplacements pourraient-ils être envisagés pour installer des parkings, peut-être de moindre ampleur ? Est-ce déjà le cas ?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- Après la lecture des interpellations déposées, le ministre va à présent produire son exposé. Les questions complémentaires pourront être posées après la présentation du ministre, en suivant l'ordre de dépôt des interpellations.

La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne suis pas venu seul. Je remercie pour sa présence M. Plak, du bureau Agora, l'un des deux bureaux spécialisés. Nous avons convenu que je ferais une petite introduction et que je répondrais aux questions de M. Vossaert, qui diffèrent quelque peu des autres, puisqu'elles portent sur l'enlèvement du dispositif de sens unique. Je propose que M. Plak vous expose ensuite en détail les huit mesures d'accompagnement. Quant à moi, j'ajouterai des éléments d'information si nécessaire. Je suppose que nombre de vos interrogations auront ainsi trouvé réponse.

M. Vossaert, le test de circulation à sens unique autour de la basilique de Koekelberg a été, dans sa forme actuelle, arrêté complètement dans la nuit du lundi 12 mars. À cet effet, l'entrepreneur a apporté les adaptations nécessaires au marquage au sol pour indiquer le changement de situation routière. Pour des raisons de sécurité et pour éviter les nuisances à la circulation, ces travaux ont été effectués de nuit.

Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, j'étais contre ces tests. La STIB et Bruxelles Mobilité ont dû me convaincre de les réaliser. Les deux communes concernées étaient, elles aussi, d'accord. Ce ne fut qu'un test partiel et adapté puisque, initialement, il était question de le mettre en œuvre tout autour de la basilique.

En tant que ministre, il faut travailler dans l'intérêt général et quand des fonctionnaires et des responsables des transports en commun ont déposé

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Na de interpellaties volgt nu de uiteenzetting van de minister. Na zijn presentatie mag u extra vragen stellen in de volgorde van indiening van de interpellaties.

De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik dank de heer Plak van studiebureau Agora voor zijn aanwezigheid. Ik geef eerst een korte inleiding alvorens de vragen van de heer Vossaert te beantwoorden, want die gaan over het schrappen van de eenrichtingsregeling. Daarna zal de heer Plak de acht begeleidingsmaatregelen uitgebreid uit de doeken doen.*

De test met het eenrichtingsverkeer rond de Basiliek van Koekelberg werd volledig stopgezet tijdens de nacht van maandag 12 maart. Om het verkeer niet te verstoren en veiliger te kunnen werken, paste de aannemer de wegmarkeringen 's nachts aan.

In tegenstelling tot wat er wordt beweerd, was ik tegen de test. De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben me moeten overtuigen om hem uit te voeren. Ook de twee betrokken gemeenten gingen akkoord. Het was slechts een gedeeltelijke test, want oorspronkelijk was er sprake van eenrichtingsverkeer rond de hele basiliek.

Als minister moet ik het algemene belang nastreven en toen ambtenaren en MIVB-verantwoordelijken met een voorstel kwamen, heb ik me laten overtuigen. Daar hoef ik niet flauw over te doen. Het gebeurt niet vaak dat iemand in het Brussels Gewest de verantwoordelijkheid voor zijn beslissing op zich neemt, maar ik doe dat wel.

(Rumoer)

Er hebben dus gedeeltelijke tests plaatsgevonden.

sur la table une proposition, je me suis laissé convaincre, et je l'assume. Assumer une décision, c'est rare dans cette Région, mais je l'ai fait.

(Rumeurs)

J'ai pris cette décision et il faut le dire. Des tests partiels du dispositif ont donc été effectués. Dès le mois de décembre 2017, alors qu'il devait initialement durer jusqu'au mois de février, j'ai indiqué que le test ne donnait pas les résultats escomptés et il a été interrompu. Le bureau d'études a fait l'évaluation de l'expérience et a démontré que la fluidité des transports publics n'avait pas été suffisamment améliorée. Avant les vacances de Noël, nous avons donc demandé de réaliser les travaux de remise en état initial.

Cela s'est avéré techniquement impossible. Nous avons donc convenu avec les deux communes concernées qu'en première phase, nous prendrions des mesures techniquement envisageables, pour répondre immédiatement à la demande urgente des commerçants, et que nous retirerions le reste du dispositif de test en janvier.

Le retard de six semaines dans l'enlèvement du dispositif est lié à un problème technique du côté de Bruxelles Mobilité et à un problème de suivi des instructions demandant d'enlever le dispositif, en plus de conditions climatiques hivernales difficiles. En effet, pour réaliser les marquages au sol, la voirie doit être sèche et non gelée. Ce retard ne m'a évidemment pas réjoui.

L'expert vous expliquera en détail pourquoi nous réalisons un sens unique à la Basilique. La raison en est simple : premièrement, nous voulons éviter un risque bien réel de pénétration du trafic dans les quartiers bruxellois. Deuxièmement, nous voulons faire en sorte que les bus puissent continuer à rouler de manière fluide sur leur site propre, accessible également aux ambulances et véhicules du Siamu. En effet, il est important que les services d'urgence puissent circuler rapidement en cas de problème.

Ce tunnel de 2,5km, construit en 1986, doit être totalement rénové. Comme je l'ai dit en séance plénière, certains auraient voulu que l'on repousse la rénovation après les élections communales. Contrairement au gouvernement précédent, je m'y

Al in december 2017 heb ik de test laten onderbreken omdat hij niet het verhoopte resultaat opleverde. Het studiebureau toonde aan dat de doorstroming van het openbaar vervoer onvoldoende was toegenomen. Voor de kerstvakantie heb ik dan ook de opdracht gegeven om alles in de oorspronkelijke staat de laten herstellen.

Dat bleek technisch onmogelijk. Ik heb daarom met de twee betrokken gemeenten afgesproken om in eerste instantie alleen technisch haalbare maatregelen te nemen om de winkeliers ter wille te zijn en de rest van de eenrichtingsinfrastructuur in januari weg te halen.

Dat er zes weken vertraging was, valt te verklaren door een technisch probleem bij Brussel Mobiliteit en een probleem met het uitvoeren van de instructies, naast winterse weersomstandigheden. Om wegmarkeringen aan te brengen, moet de weg immers droog zijn en mag het niet vriezen. Ik was natuurlijk niet blij met de vertraging.

De expert zal u uitgebreid uitleggen waarom er eenrichtingsverkeer komt bij de basiliek. We willen in de eerste plaats sluipverkeer voorkomen. Voorts willen we het busverkeer vlot houden via de busstroken. Ook hulpdiensten mogen daar gebruik van maken.

De tunnel van 2,5 km werd in 1986 gebouwd en moet volledig worden gerenoveerd. Sommigen waren er voorstander van om de renovatie over de gemeenteraadverkiezingen heen te tillen, maar in tegenstelling tot de vorige regering heb ik dat geweigerd. De tunnel is versleten en we kunnen niet meer het risico nemen om te wachten. Een totale renovatie dringt zich op.

De renovatie van de Leopold II-tunnel duurt 39 maanden omdat er alleen van zondag tot donderdag tussen 22 en 6 uur wordt gewerkt. Overdag blijft de tunnel open voor het verkeer. Op vrijdag- en zaterdagavond blijft de tunnel ook open omdat er dan veel mensen in Brussel uitgaan en we nachtelijke files willen voorkomen. In juli en augustus zal de tunnel echter permanent gesloten zijn.

Dit jaar wordt het asbest verwijderd. De volgende

suis refusé. Je n'ai pas voulu entrer dans ce jeu. Ce tunnel est en fin de vie et j'estime qu'on ne peut plus prendre le risque d'attendre. Il nécessite une rénovation totale. Il faut respecter les normes de sécurité, augmenter le nombre de sorties de secours, enlever l'amiante, résoudre les problèmes d'étanchéité, démonter les installations électromécaniques et travailler l'aspect architectural.

Entre parenthèses, la fermeture partielle du tunnel Kennedy à Anvers pour des problèmes liés aux armatures d'éclairage prouve que, en dépit des contrôles, ce genre d'incident peut arriver.

Le chantier du tunnel Léopold II durera 39 mois. Pourquoi ? Simplement parce que, du dimanche au jeudi, les travaux se dérouleront entre 22h00 et 06h00, tandis que deux bandes de circulation resteront ouvertes en journée. En revanche, le vendredi et le samedi soir, le tunnel sera ouvert. Comme beaucoup de gens sortent à Bruxelles ces jours-là, on a décidé de le maintenir ouvert pour éviter des embouteillages la nuit. Toutefois, en juillet et en août, nous serons obligés de fermer le tunnel 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Cette année sera consacrée aux travaux de désamiantage et, les deux années suivantes, au remplacement intégral du sol afin d'éliminer la sensation de flottement qui accompagne sa traversée depuis sa création.

La voirie doit évidemment être réparée. La seule option envisageable est un nouveau fondement et un nouvel asphaltage, qui nécessiteraient la fermeture du tunnel. Celle-ci permettrait évidemment d'accélérer le chantier, mais aurait pour conséquence que la situation de l'été perdurerait toute l'année, pendant plus ou moins deux ans. C'est pourquoi le gouvernement a choisi cette option, qui aura un certain impact mais qui augmente la durée des travaux.

Pour rappel, le contrat Design, Build, Finance (DBM) inclut 39 mois de chantier et 25 années d'entretien. Le chantier a débuté le 1er mai et est mené par le consortium Circul 2020, composé de Besix, Jan de Nul et Engie-Fabricom. Depuis cette date, c'est le consortium et non plus la Région bruxelloise qui est responsable de l'exploitation. Des liens sont évidemment maintenus avec

twee jaar is de grondlaag aan de beurt.

De enige werkbare optie is een nieuwe fundering en nieuwe asfalt. Het zou natuurlijk allemaal sneller kunnen als we de tunnel volledig afsloten, maar dan zouden we zo'n twee jaar met de zomersituatie zitten. Daarom heeft de regering voor deze oplossing gekozen.

Het DBFM-contract omvat 39 maanden werken en 25 jaar onderhoud. De werken gingen van start op 1 mei en worden uitgevoerd door Circul 2020, een consortium bestaande uit Besix, Jan de Nul en Engie-Fabricom. Sinds die dag is het consortium verantwoordelijk voor de tunnel. Natuurlijk is er permanente communicatie met het verkeerscentrum Mobiris van Brussel Mobiliteit.

Alle afspraken zijn het resultaat van het werk van de hypercoördinator die we hebben aangesteld in samenspraak met de ambtenaren en de twee externe studiebureaus Stratec en Agora. Zoals ik eerder al zei is het een technische en geen politieke kwestie om te bepalen hoe we de hinder kunnen beperken.

Er werden vijf werkvergaderingen met de betrokken Brusselse gemeenten belegd.

In februari heb ik de gemeenten zelfs uitgenodigd voor een technische vergadering.

Na het overleg met de gemeenten hebben we opnieuw een vergadering met de burgemeesters georganiseerd. Iedereen keurde het proces-verbaal goed. Sindsdien zijn er nog talloze contacten geweest tussen de burgemeesters en de ambtenaren die zitting hebben in ondercommissies. We hebben alle maatregelen uit de doeken gedaan en alles verliep in een positieve sfeer.

Er is ook overleg geweest met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeenten, De Lijn en het mobiliteitscentrum. Ook daar is goed werk geleverd.

Alle voorbereidingen hebben acht maatregelen opgeleverd, waarop de heer Plak verder zal ingaan.

Het gaat om:

Bruxelles Mobilité au niveau du centre de suivi permanent du trafic de Bruxelles Mobilité accessible via Twitter (Mobiris).

Je ne reviendrai pas sur chaque détail du dossier de préparation. Tout ce qui se trouve sur la table est le fruit du travail réalisé par l'hypercoordinateur que nous avons nommé, en collaboration avec des fonctionnaires et deux bureaux d'expertise externes, Stratec et Agora. Un représentant de ces bureaux m'accompagne d'ailleurs pour répondre à vos questions techniques en matière de mobilité. Comme je l'ai déjà dit en séance plénière, la question de savoir comment limiter l'impact sur nos voiries est d'ordre technique et non pas politique. Cette question est essentielle vu le nombre de voitures qui traversent ce tunnel et l'impact de ces travaux en termes de mobilité.

Cinq réunions de travail ont été organisées, en présence des communes bruxelloises concernées.

En février, j'ai même écrit aux communes pour leur demander de venir en commission. C'est tout de même un dossier important et c'est en commission qu'il est préparé. Il ne doit pas l'être dans une agora politicienne, mais dans une commission technique, avec des spécialistes qui connaissent la matière. Les communes sont donc venues avec des représentants. Nous avons organisé des contacts bilatéraux, au moins cinq réunions de travail, des réunions politiques... On me dit parfois, au gouvernement, que je suis naïf de croire à la bonne foi des gens, mais je préfère le faire si c'est pour la bonne cause. Pour moi, tout cela n'est pas politique, mais objectif.

À la fin de la concertation avec les communes, nous avons à nouveau tenu une réunion avec tous les bourgmestres, qui s'est très bien passée. Le procès-verbal a été approuvé par tous. Entre-temps, beaucoup de contacts ont eu lieu entre les bourgmestres et les fonctionnaires qui siégeaient dans les sous-commissions et avaient participé à tous les débats. Nous avons expliqué les mesures et les prises de décision, que tout le monde a comprises. Tout était très positif.

Une concertation a également eu lieu avec la Région flamande, les communes concernées, De Lijn et le centre de mobilité. Avec eux et le ministre Ben Weyts, nous avons bien travaillé dans

- meer openbaar vervoer;

- een specifieke bewegwijzering;

- de optimalisatie van de doorstroming;

- de coördinatie van de werken;

- het stimuleren van fietsverplaatsingen;

- overstapparkings. De stad Brussel heeft haar principeakkoord gegeven voor het gebruik van Parking C. We beginnen met 1.000 plaatsen en een pendel tussen het parkeerterrein en de metro;

- de communicatie;

- ...

(Opmerkingen)

Ik zal eerst de kostprijs uit de doeken doen en dan de heer Plak het woord geven. Daarna kom ik met de conclusies.

De aanpassingen bij De Lijn zijn vermoedelijk goed voor zo'n 200.000 euro, die van de NMBS voor 93.000 euro. Zo nodig zal de NMBS het treinaanbod of de capaciteit nog verhogen. Dat duurt maar twee tot vier dagen. Voor de MIVB gaat het om een budget van zo'n 1,4 miljoen euro, want de aanpassing van het aanbod betreft niet alleen buslijnen, maar ook metro en tram. Dat komt zowel pendelaars als Brusselaars ten goede.

We hebben het met de gemeenten ook over de politie gehad. We zijn het enige stadsgewest ter wereld waar we de lokale politie moeten betalen voor het uitvoeren van een van haar basisopdrachten. We moeten goed nadenken hoe we verkeerscontroles in de toekomst willen aanpakken, want die hebben de allerlaagste prioriteit bij de politie. Nochtans veroorzaken automobilisten de meeste problemen op kruispunten en in files.

De politiezones van de betrokken gemeenten hebben dus gewestelijke subsidies gevraagd om de opdracht uit te voeren. Ik heb hun vraag bij de regering verdedigd en we hebben het principe goedgekeurd. De gemeenten vroegen twee weken

ce dossier, et même si cela ne plaît pas à tout le monde, je les en remercie.

Tout ce travail de préparation a accouché de huit mesures d'accompagnement, sur lesquelles Paul Plak reviendra en détail.

Ces huit mesures sont :

- l'augmentation de l'offre en transports en commun ;

- le jalonnement spécifique ;

- l'optimisation de la fluidité ;

- la coordination des chantiers ;

- la promotion du vélo ;

- le Park and Ride (P+R). À ce propos, la Ville de Bruxelles a donné son accord de principe pour l'utilisation du Parking C. Nous commencerons avec 1.000 places et une navette sera mise en place entre le parking et le métro. Par ailleurs, parking.brussels sera impliquée. Un comité d'accompagnement a été constitué avec les communes, les zones de police, les experts et les fonctionnaires. Cela nous permettra de suivre l'évolution de ce dossier en détail ;

- la communication ;

- ...

(Remarques)

Je vais d'ores et déjà vous fournir les informations relatives au coût, avant de céder la parole à M. Plak pour son exposé. Je tirerai ensuite les conclusions.

L'intervention de De Lijn tournera probablement autour de 200.000 euros. La SNCB interviendra à hauteur de 93.000 euros et, si nécessaire, elle s'est engagée à augmenter son offre ou sa capacité de trains. Le délai pour une telle adaptation est de deux à quatre jours, ce qui est assez court. Son coût sera pris en charge par la SNCB elle-même. Pour la STIB, cela représentera un budget d'environ 1,4 million d'euros, car l'adaptation de l'offre ne concerne pas seulement les lignes de bus, mais

extra om een voorstel te doen. De regering zal een bijlage aan het bestaande mobiliteitscontract toevoegen, behalve in het geval van Koekelberg, dat nog geen contract heeft.

We wachten op een voorstel van de gemeenten. Het is duidelijk dat de politie de naleving van het verkeersreglement op kruispunten moet afdwingen.

In het geval van het Herrmann-Debroux-viaduct bleef de overstapparking in Wallonië leeg en er zaten ook niet meer reizigers in de trein. De sluiting van het viaduct leverde niet de verkeerschaos op die sommigen voorspelden. De pendelaars vertrokken vroeger en keerden later terug, waardoor de spits werd gespreid.

aussi le métro et les trams. Les navetteurs ne sont pas les seuls bénéficiaires de cette hausse de l'offre. Les Bruxellois sont aussi concernés, ce qui explique le coût plus important pour la STIB.

Nous avons également discuté de la police avec les communes. Là aussi, c'est un peu spécial. Nous sommes la seule ville-région au monde où l'on doit payer la police locale pour qu'elle remplisse ce qui constitue, en réalité, l'une de ses missions de base. J'ai accepté la demande, mais je veux le souligner en toute transparence. À l'avenir, il faudra bien réfléchir, car nous avons un problème avec le contrôle de la circulation par la police. Je comprends et ne reproche rien, mais je constate que ce volet constitue vraiment la dernière des priorités. Pourtant, de nombreux problèmes aux carrefours et dans les embouteillages sont provoqués par le comportement des automobilistes et des chauffeurs.

Les zones de police des communes concernées ont donc demandé une subvention régionale pour les assister dans cette mission. J'ai défendu cette demande au sein du gouvernement et nous en avons accepté le principe. Les communes ont demandé deux semaines supplémentaires pour nous soumettre une proposition. Le gouvernement agira par contrat de mobilité, sous la forme d'une annexe au contrat de mobilité existant, sauf pour Koekelberg, qui ne dispose pas d'un tel contrat. Nous conclurons donc un contrat de mobilité spécifique la concernant. Le principe est en tout cas accepté.

Nous attendons une proposition de la part des communes, sur la base de laquelle nous agirons. Il est clair que la police devra être présente aux carrefours pour faire respecter le Code de la route.

En ce qui concerne le viaduc Herrmann-Debroux, nous n'avons pas suivi les conclusions de l'étude relatives aux mesures d'accompagnement. En effet, le parking de transit mis en place en Wallonie est demeuré vide et les trains ne se sont pas davantage remplis.

La fermeture du viaduc n'a pas engendré le chaos routier prédit par certains. Les navetteurs ont avancé leur départ et retardé leur retour. L'heure de pointe s'est ainsi étalée dans le temps.

Mme la présidente.- À moins qu'ils ne soient restés chez eux.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est peut-être vrai pour certains d'entre eux mais, de manière générale, nous avons constaté que l'heure de pointe était plus étalée dans le temps. La situation s'est donc révélée moins chaotique que prévu.

La situation est quelque peu différente pour le viaduc Herrmann-Debroux, vu le nombre de voitures qui y circulent.

Je cède à présent la parole à l'expert, M. Paul Plak. Je propose qu'il commente en détail chaque mesure afin que vous disposiez de toutes les informations des experts.

Mme la présidente.- La parole est à M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.

(Les transparents accompagnant cet exposé se trouvent en annexe du présent compte rendu)

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Le renforcement de l'offre en transports en commun est clairement la mesure phare qui permet de reporter un maximum de personnes, surtout celles qui viennent de l'extérieur, en termes d'offre SNCB. Les lignes dont nous disposons, à savoir les lignes 50A, 50 et 60, qui proposent des services RER, mais également d'autres services de type IC ou omnibus, proposent en effet un nombre de trains relativement important en direction de la capitale, avec une zone de couverture qui correspond très exactement à la zone de demande des usagers du tunnel venant de l'extérieur de Bruxelles. Nous observons donc une adéquation presque parfaite entre les deux réseaux, et le report est très facile pour les usagers, pour autant qu'ils puissent se rendre dans une gare et, à partir de là, continuer vers le centre de Bruxelles.

Un certain nombre de rames seront effectivement renforcées en longueur. De même, pendant les vacances, la demande de places dans les trains est plus faible. Certaines places assises se libèrent du fait qu'il y a moins d'usagers. La capacité des douze ou quinze trains qui rejoignent le centre de

Mevrouw de voorzitter.- Tenzij ze thuis bleven.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat klopt misschien voor een aantal pendelaars, maar over het algemeen bleek het spitsuur meer gespreid. De toestand was dus minder chaotisch dan verwacht.*

Ik geef het woord aan de deskundige, de heer Paul Plak, die elke maatregel gedetailleerd zal omschrijven.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora, heeft het woord.

(De slides van deze uiteenzetting zijn terug te vinden in de bijlage van het verslag)

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- De huidige lijnen 50A, 50 et 60 van de NMBS, die deel uitmaken van het GEN, maar waarover ook IC-treinen en stoptreinen rijden, bieden relatief veel treinen richting hoofdstad, met een dekking die overeenstemt met de behoeften van de tunnelgebruikers die van buiten Brussel komen. Er is dus een zo goed als perfect evenwicht tussen beide netten en de omschakeling is gemakkelijk voor de reizigers, op voorwaarde dat ze zich naar een station kunnen begeven en van daaruit hun reis naar Brussel-centrum kunnen voortzetten.*

Sommige treinstellen worden verlengd. Tijdens vakantieperiodes zijn er sowieso meer vrije zitplaatsen. De capaciteit van de twaalf of vijftien treinen naar het centrum is al groot en de aangekondigde versterking volstaat wellicht. Indien nodig, kan de NMBS het aantal treinen nog opvoeren.

Op de kaart ziet u de haltes waar reizigers kunnen opstappen. Het gaat om de zone rondom de E40, die aan de vraag voldoet tot in Gent en nog verder. Belangrijke opstapplaatsen zoals Gent,

Bruxelles est extrêmement importante et les renforts annoncés sont probablement suffisants. Comme l'a dit M. le ministre, la SNCB a en outre la possibilité de renforcer certains trains si nécessaire en cas de surcharge.

Voici la carte des différents arrêts à hauteur desquels les usagers peuvent embarquer. Il s'agit donc vraiment d'une zone qui entoure l'E40 et qui couvre la demande jusqu'à Gand et au-delà. Les points d'embarquement importants que peuvent être Gand, Termonde ou Alost sont parfaitement couverts par ces trains. Il s'agit d'une offre presque royale, d'autant qu'une des lignes rejoint directement le quartier européen, ce qui est une forte demande de la part des usagers du tunnel.

Dendermonde en Aalst worden door deze treinen bediend. Dat is een royaal aanbod, des te meer omdat een van die lijnen rechtstreeks naar de Europese wijk rijdt, waar veel vraag naar is.

Mme Catherine Moureaux (PS).- La fréquence que vous venez de mentionner est-elle la fréquence actuelle ou la fréquence prévue ? Parce que vous parlez d'un train par heure.

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- U hebt het over een trein per uur. Is dat de huidige of de geplande frequentie?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- C'est la même. Vous avez un train par heure sur une ligne particulière, à savoir la ligne qui va vers le quartier européen.

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Het gaat om een trein per uur op de lijn die naar de Europese wijk rijdt.*

C'est la seule ligne qui va directement à Bruxelles-Schuman et qui ne passe qu'une fois par heure. Toutes les autres lignes connaissent une fréquence beaucoup plus élevée. Au total, il y a quinze trains, dont les trains Termonde-Jette.

Dat is de enige trein die naar Brussel-Schuman rijdt. De andere treinen hebben een hogere frequentie. Er zijn in totaal vijftien treinen, waaronder de trein Dendermonde-Jette.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans l'analyse faite par la SNCB, cette offre est jugée suffisante. Si ce n'est pas le cas, la SNCB s'est engagée à augmenter son offre dans les deux à quatre jours.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Volgens de analyse van de NMBS volstaat dat aanbod. Als dat niet zo zou zijn, verbindt de NMBS zich ertoe om haar aanbod binnen de twee à vier dagen op te voeren.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Ce n'est pas indiqué sur la diapositive, mais le temps de parcours entre Denderleeuw et Bruxelles-Midi est de l'ordre de huit minutes pour les trains directs. L'offre est donc qualitative et pas simplement quantitative. Le trajet en train est au moins aussi rapide qu'un trajet en voiture, dans de bonnes conditions.

Pour ce qui est de l'offre de la STIB, les fréquences sont augmentées pour les bus 13, 14, 20, 49 et 87 dans le secteur du chantier et pour le tram 19 en

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Het traject tussen Denderleeuw en Brussel-Zuid duurt voor rechtstreekse treinen acht minuten. Dat is minstens even snel als met de wagen.*

De MIVB verhoogt de frequentie voor buslijnen 13, 14, 20, 49 en 87 rond de werf en voor tram 19 komende van Groot-Bijgaarden, die heel wat reizigers kan opvangen die nu de auto nemen. Hetzelfde geldt voor trams 51 en 82. De vier metrolijnen zullen vaker rijden dan gewoonlijk

provenance de Grand-Bigard. Ce dernier peut capter beaucoup d'usagers qui utilisent aujourd'hui la voiture à l'intérieur de Bruxelles. Il en va de même pour les trams 51 et 82. En outre, les quatre lignes de métro proposeront une fréquence et une offre plus importantes que d'habitude pendant les vacances. Cela aussi constitue un renforcement important. Une fois qu'on est à Simonis, on dispose d'une ligne directe vers le centre-ville dans les deux sens, que ce soit vers le Midi ou vers Rogier.

De Lijn fait aussi un effort important pour ses lignes combinées 212, 213 et 214 et pour son bus 355 : la société met en service des bus articulés, de plus grande capacité, avec des fréquences accrues. D'où l'importance des couloirs pour bus que nous mettrons en place et sur lesquels je reviendrai plus tard.

Voici une nouvelle cartographie montrant le réseau de la STIB avec, en jaune, les différentes lignes desservies par De Lijn, dont vous voyez les numéros ici. Elles pénètrent dans Bruxelles par l'ouest. C'est exactement la même zone géographique de captation pour tous ceux qui sont proches de l'agglomération bruxelloise. C'est également la même chose pour la STIB : la demande routière qui passe dans le tunnel, représentée en noir sur le tableau, correspond bien aux possibilités offertes par la STIB, notamment pour franchir le canal. Il faut en effet bien se dire que les 40.000 véhicules évoqués ne doivent pas seulement emprunter le tunnel mais aussi traverser le canal. Pour les transports en commun, il est donc vraiment important de disposer de nouveaux points de franchissement.

tijdens vakantieperiodes. Aan Simonis kan je in beide richtingen het centrum bereiken, zowel richting Zuid als richting Rogier.

Ook De Lijn doet een inspanning door grotere gelede bussen in te zetten op lijnen 212, 213, 214 en 355 en de frequentie op te voeren.

Op de kaart ziet u het MIVB-netwerk met, in het geel, de lijnen die De Lijn inlegt en die Brussel vanuit het westen binnenrijden. Uit die richting komen ook de meeste automobilisten van buiten de Brusselse agglomeratie die de tunnel gebruiken. Ook het aanbod dat de MIVB aanbiedt, stemt overeen met de behoeften van de automobilisten in de tunnels. Die 40.000 voertuigen moeten niet alleen de tunnel gebruiken maar ook het kanaal oversteken. Nieuwe oversteekplaatsen zijn daarom zeer belangrijk geworden voor het openbaar vervoer.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Qu'est-ce au juste cette bande pour les bus au-dessus du chantier du tunnel ?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- Il s'agit d'une bande pour les bus en surface sur le boulevard Léopold II.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Elle n'y est pas encore.*

(Remarques)

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Wat bedoelt u precies met de busbaan boven de tunnelwerf?

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Dat leg ik zo meteen uit. Het gaat om een bovengrondse busstrook op de Leopold II-laan.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Die ligt er nu nog niet.

(Opmerkingen)

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Écoutons d'abord les explications.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Pour ce qui est du jalonnement, il est clair que nous proposerons des itinéraires à tous les automobilistes se rendant malgré tout à Bruxelles. En effet, certains motifs sont légitimes pour prendre la voiture, lorsqu'il faut déposer quelqu'un à la clinique ou lorsque l'on n'est pas physiquement en mesure de prendre les transports en commun, par exemple. Il leur sera ainsi recommandé, pour rejoindre le nord du centre-ville, de passer par l'autoroute A12 et de part et d'autre du Parc royal, soit en direction de Schaerbeek et du quartier européen, soit en direction de l'allée Verte et du centre-ville.

L'autre option consistera à passer par le sud de Bruxelles, si la destination à atteindre se trouve davantage dans le secteur du Midi. Il conviendra alors d'emprunter le boulevard Industriel. Ce sont donc les voiries de type métropolitain - et aucune autre - qui sont recommandées. Elles seront fléchées.

Pour la sortie de la ville, les mêmes voiries sont conseillées. S'y ajoute la chaussée de Ninove, simplement parce que, pour le trafic de sortie, on constate une divergence des flux. Il est donc plus facile de recommander un tel itinéraire, car celui-ci permettra une distribution progressive des automobilistes. À l'inverse, en sens entrant, nous aurions engendré un véritable étranglement, ce qui aurait été très préjudiciable.

Sur la base des résultats des simulations, je vais vous exposer les principaux itinéraires alternatifs. Il est clair que nous avons fait appel à des bureaux d'étude - en particulier nos collègues de Stratec - pour nous assister, parce qu'ils sont en mesure de prévoir à l'avance, avec le modèle, les reports de trafic auxquels il faut s'attendre. Les épaisseurs de flèches vous indiquent les itinéraires alternatifs pouvant être empruntés depuis Grand-Bigard.

L'autoroute A12 ressort en particulier et nous ne pourrons pas éviter qu'un certain nombre d'automobilistes choisissent d'utiliser la chaussée de Ninove. Chacun a un gps et connaît le réseau de Bruxelles, et il en va de comportements individuels. Des flux se reporteront également tout

De heer Pascal Smet, minister.- Laten we eerst naar de uitleg luisteren.

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- We zullen natuurlijk routes bewegwijzeren voor automobilisten die toch nog naar Brussel rijden. Om naar het noorden van het stadscentrum te rijden worden ze bijvoorbeeld via de A12 en het Koninklijk Park gestuurd, of via het zuiden naar de Industrielaan. De stad verlaten kan via dezelfde wegen en via de Ninoofsesteenweg omdat de uittocht uit de stad meer gespreid verloopt.*

Op basis van de simulaties zal ik u de belangrijkste alternatieve routes voorstellen. Hoe dikker de pijl op de kaart, hoe geschikter de alternatieve route vanuit Groot-Bijgaarden.

De A12 blijkt uitermate geschikt en een aantal automobilisten zullen onvermijdelijk de Ninoofsesteenweg nemen. Ook rond de basiliek en op de Leopold II-laan zal het verkeer sterk toenemen.

Momenteel stellen we een overzicht op van alle beschikbare informatiepanelen. Er komen zowel vaste als verrijdbare panelen. Bij elke afslag krijgen automobilisten de raad om via de Industrielaan naar het centrum van Brussel en via de A12 naar het noorden te rijden.

De gele pijlen worden uitsluitend gebruikt om het plaatselijke verkeer in de buurt van de werf te leiden. Daarnaast analyseerden we de behoeften voor het openbaar vervoer, zodat dat zo vlot mogelijk kan blijven rijden. Indien nodig nemen we, in overleg met de gemeenten, maatregelen om de wijken te beschermen.

Het aantal rijstroken zal afnemen. Om de doorstroming in de wijk toch enigszins te garanderen, moet het aantal auto's dat via die kant de stad in komt, nu al beperkt worden. Op de Keizer Karellaan komt er een rijstrook voor de bussen en de hulpdiensten en een andere voor auto's. De derde rijstrook wordt aangepast voor gebruik door fietsers en voetgangers en zal aan elk kruispunt toegankelijk zijn. Dat geldt in beide richtingen.

autour de la basilique et, en surface, l'axe Léopold II sera lui-même fortement sollicité. En effet, les automobilistes en provenance des communes riveraines et de la troisième ceinture de Bruxelles doivent aussi pouvoir rejoindre le centre. S'ajoutent à cela les navetteurs. Une charge de trafic supplémentaire est donc à prévoir.

Sur l'autoroute, un inventaire de tous les panneaux sur lesquels nous pouvons afficher de l'information, ainsi que des panneaux supplémentaires nécessaires, est en cours. Des panneaux fixes et d'autres montés sur chariots sont prévus. À chaque échangeur, des indications conseilleront de prendre le boulevard Industriel pour rejoindre le centre de Bruxelles ou l'A12 pour aller vers le nord.

Les flèches jaunes seront réservées à la gestion du trafic local à proximité du chantier, pour permettre la traversée du quartier et la circulation locale. Le dispositif comprend une analyse des besoins des transports en commun, et notamment du tram 19, afin de leur offrir un maximum de fluidité. Si nécessaire, nous prendrons des mesures de protection des quartiers, en concertation avec chaque commune concernée.

Comment assurer une certaine fluidité sur l'axe constitué par l'avenue Charles-Quint et le boulevard Léopold II lorsque le tunnel est fermé ? Il va de soi que si vous n'avez plus deux fois deux bandes en souterrain, il ne sert à rien de diriger vers les trois bandes de l'avenue Charles-Quint les véhicules qui entrent dans la ville. Il faut donc dès à présent réduire la capacité à l'entrée de l'avenue. Il y aura une bande de circulation pour les bus et les services d'urgence - pompiers, ambulances et police - et une autre destinée aux automobiles. La troisième voie sera modifiée et comprendra des éléments de protection, des passages pour piétons et des feux de signalisation supplémentaires en axe cyclable. Elle sera accessible depuis chaque carrefour. Tous les carrefours à feux et les passages pour piétons permettront de rejoindre cet axe.

Dans le sens de la sortie de la ville, le principe est le même : une voie destinée aux automobiles et une autre, pour les bus et les services d'urgence.

(Remarques de Mme Carthé)

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Van de stad weg komt er geen fietspad, want de centrale laan zal in twee richtingen kunnen worden gebruikt.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Er komt een fysieke afscherming, zodat auto's niet op die strook kunnen. De verkeerslichten worden zo afgesteld dat afslaan naar rechts of links conflictvrij kan gebeuren.

Die maatregelen blijven beperkt tot de twee maanden van de werken. Daarna voeren we hetzelfde systeem in op de Leopold II-laan.

Pour la voie sortante, vous n'aurez pas d'axe cyclable, car la voie centrale sera à double sens.

(Remarques Mme Carthé)

Tout à fait. Des dispositifs physiques seront installés pour empêcher l'intrusion des voitures sur cet espace. À chaque carrefour, les feux de signalisation donneront une phase verte qui n'est pas conflictuelle avec les mouvements directionnels pour tourner à gauche ou à droite.

Ces mesures seront limitées aux deux mois de chantier. Ensuite, on mettra en place le même système sur l'axe du Léopold II : une voie automobile continue et une voie pour les bus. Les endroits où il n'y en a pas seront délimités avec de la peinture pour réserver une voie d'accès aux bus et aux services d'urgence.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Qu'en est-il des cyclistes ?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- Ils peuvent continuer à emprunter les rues parallèles.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Les rues parallèles au boulevard Léopold II restent-elles ouvertes aux cyclistes ?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- En partie. Je l'expliquerai dans la partie consacrée aux itinéraires cyclables.*

(poursuivant en français)

L'optimisation de cet axe passe évidemment, partout où c'est possible, par une modulation des feux, afin que le temps de vert disponible soit optimisé. Cela veut dire que les traversées piétonnes et les insertions depuis les quartiers doivent pouvoir se faire, mais que le reste disponible doit être affecté à la meilleure fluidité possible, que ce soit en entrée ou en sortie de ville. En effet, la sortie est également importante.

Si nécessaire, on le fait avec des mesures de circulation pures et dures. C'est par exemple le cas lorsqu'on instaure un sens unique autour de

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Hoe zit het met de fietsers?

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Die kunnen langs de parallelwegen blijven fietsen.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Blijven de wegen die parallel lopen met de Leopold II-laan open voor fietsers?

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Gedeeltelijk. Ik leg dat zo meteen uit. Er is een onderdeel aan de fietsroute gewijd.

(verder in het Frans)

Voor de goede werking is het wel belangrijk dat we de verkeerslichten waar mogelijk optimaal afstellen. Het moet mogelijk blijven om te voet over te steken en om vanuit de wijken de as op te rijden, maar de rest van de beschikbare ruimte moet ten dienste staan van het zo vlot mogelijk in- en uitrijden van de stad.

Als het nodig is, kunnen we ook conventionele verkeersmaatregelen treffen, bijvoorbeeld door rond het hele Elisabethpark eenrichtingsverkeer in

l'ensemble du parc Élisabeth. Cette mesure est recommandée pendant cette situation particulière du chantier. C'est aussi le cas lorsque des voiries comme les avenues du Panthéon ou des Gloires Nationales doivent devenir, pour deux mois, de grands vecteurs de communication, alors que ce n'est pas leur rôle en temps normal. C'est peut-être dommage à certains égards, mais cela permettra de mieux faire fonctionner l'ensemble.

Les carrefours sur lesquels on peut agir sont également repris ici en rouge, partout où vous avez des entrées menant aux tunnels qui, aujourd'hui, ont du temps de vert. Le temps de vert de ces entrées de tunnel n'est plus nécessaire et peut aujourd'hui être réaffecté soit aux mouvements transversaux, soit aux mouvements de surface sur le boulevard Léopold II. Il est aussi question d'un sens giratoire sur la place Sainctelette et une réflexion est en cours concernant une éventuelle limitation des mouvements à certains endroits.

L'idée générale reste effectivement que, sur cet axe, les bandes de transports en commun soient réservées en continu depuis l'avenue Charles-Quint, avec le sens horaire - contraire à celui des voitures - réservé pour les bus autour de la basilique. Cela permet d'avoir un espace totalement dégagé, ce qui n'est pas toujours le cas quand on est dans le même sens, et de maintenir cette bande sur le boulevard Léopold II également.

Cela favorise un minimum de fluidité sur l'avenue Charles-Quint, même si vous n'aurez évidemment pas la même capacité, puisqu'il n'y a plus qu'une voie. Ce passage à une voie est voulu, car au-delà, lorsqu'on rejoint la basilique, il n'y a de toute façon plus qu'une voie. Gardons donc cet itinéraire organisé sur la même capacité. Il faut aussi démaximiser le temps de vert sur l'axe, notamment à hauteur des entrées du tunnel de la basilique. Il y a moyen de donner plus de vert à cet endroit.

Enfin, l'idée est de limiter le trafic en amont, en avertissant les gens longtemps à l'avance par une signalisation en entrée de ville, afin que ne rentrent dans le tunnel que ceux qui ont vraiment besoin de rejoindre les quartiers desservis par le boulevard Léopold II, et non tout qui veut se rendre au centre-ville.

Pour chaque scénario, nous nous sommes penchés

te voeren.

De kruispunten waar we iets mee kunnen doen, staan in het rood aangeduid. Het gaat telkens om kruispunten met een ingang tot een tunnel. Die hebben nu nog een groenfase daarvoor, maar die zal dus niet nodig zijn tijdens de werken. Die groenfase zouden we dan kunnen gebruiken voor dwarsverkeer of voor bovengrondse manoeuvres op de Leopold II-laan. Er is ook sprake van een verplichte rijrichting op het Saincteletteplein en we overwegen de manoeuvres op bepaalde plaatsen te beperken.

De basisgedachte is dat er vanaf de Keizer Karellaan een onafgebroken rijstrook exclusief is voorbehouden voor de bus en dat die in de tegenovergestelde richting rijdt van de wagens. Daardoor zal die rijstrook steeds vrij zijn, wat niet altijd het geval is als ze in dezelfde richting rijden.

Zo kunnen we met een beperkte capaciteit het verkeer toch nog een beetje vlot laten verlopen. We hebben ook bewust gekozen voor één rijstrook op de Keizer Karellaan omdat er vanaf de basiliek sowieso maar één rijstrook is. We zullen ook langer groen licht moeten instellen bij de verkeerslichten aan de ingang van de tunnel aan de basiliek.

Het is dus de bedoeling om het verkeer te beperken door automobilisten al ver genoeg op voorhand bij het binnenrijden van de stad om te leiden, zodat uiteindelijk alleen nog maar mensen die naar de wijken rond de Leopold II-laan gaan, de tunnel inrijden.

Bij elke scenario hebben we ons afgevraagd of het niet beter zou zijn om de Keizer Karellaan volledig af te sluiten. Dat was echter niet geval, onder meer omdat we dan de busstrook die de stad uitrijdt, moesten onderbreken.

Bovendien hebben de collega's van Stratec voor elk scenario berekend hoeveel uren er verloren zouden gaan door verkeersopstoppingen. Daaruit blijkt dat er nog veel meer uren verloren zouden gaan bij een volledige sluiting van de Keizer Karellaan.

Als we alle verloren uren optellen waarbij bestuurders stilstaan, komen we op elf dagen over een tijdspanne van een uur in de avondspits. Als we

sur la question suivante : le tunnel étant fermé, ne serait-il pas intéressant de fermer complètement l'avenue Charles-Quint ? Ce choix n'est cependant pas judicieux pour plusieurs raisons, dont la continuité de la bande bus vers l'extérieur.

De plus, mes collègues de Stratec ont procédé à une simulation des scénarios et évalué le nombre d'heures perdues dans la congestion. Le second scénario, qui inclut une bande disponible sur l'avenue Charles-Quint et qui est proposé pour les mois d'été, entraîne la perte d'un certain nombre d'heures. En fermant complètement cet accès, le chiffre atteint serait encore plus élevé.

L'addition du nombre d'heures perdues par l'ensemble des conducteurs, à l'arrêt sur la route le soir en heure de pointe, donne un total de onze jours. Si on y ajoute l'extérieur de Bruxelles, sur 24 heures, on obtient une perte de 31 jours supplémentaires. C'est assez logique. Si la circulation est interdite sur l'avenue Charles-Quint, les voitures venant de Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren doivent aussi utiliser les autres voiries. Dans une telle situation, la congestion dans les quartiers serait aussi beaucoup plus importante. Nous devons donc déconseiller le scénario d'une fermeture complète.

daar de files buiten Brussel bij optellen komen we op een verlies van 31 bijkomende dagen over een tijdspanne van 24 uur. Als de Keizer Karellaan afgesloten wordt, komt ook het plaatselijke verkeer in Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren vast te zitten. Daarom hebben we niet gekozen voor een volledige sluiting.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Personnellement, j'imaginais tout simplement qu'il était possible de fermer l'avenue Charles-Quint aux véhicules entrant dans la ville et de le laisser ouvert à ceux qui viennent des communes avoisinantes. Ce n'est pas ce que vous venez d'expliquer.

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Ik dacht dat de Keizer Karellaan gesloten zou worden voor inrijdend verkeer en alleen toegankelijk zou zijn voor voertuigen die van de omliggende gemeenten komen.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Effectivement, ce n'est pas l'idée que je viens d'exposer. Le scénario que vous évoquez aurait été possible, mais ce n'est pas le troisième scénario tel qu'il a été chiffré. Ce scénario consistait en une fermeture complète, car il était même prévu que des impétrants effectuent des travaux à ce moment sur l'avenue Charles-Quint.

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Zo'n scenario zou mogelijk geweest zijn, maar dat is niet het derde scenario zoals we het berekend hebben. Dat scenario ging immers uit van een volledige sluiting.*

M. Pascal Smet, ministre.- En outre, il est impossible d'établir une distinction entre trafic local et non local. En effet, peut-être que les gens n'entrent pas dans Bruxelles par l'avenue Charles-Quint mais qu'ils empruntent une autre sortie et

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Bovendien is het onmogelijk een onderscheid te maken tussen lokaal en niet-lokaal verkeer. Het zou immers kunnen dat niet-lokaal verkeer via een*

rejoignent ensuite l'avenue Charles-Quint.

andere weg Brussel binnenrijdt en vervolgens alsnog naar de Keizer Karellaan rijdt.

Mme Catherine Moureaux (PS).- La mise en place d'un bon jalonnement permettra d'éviter ce problème.

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Met een goede afbakening zouden we dat kunnen vermijden.*

Mme Michèle Carthé (PS).- Pourquoi ce scénario n'est-il pas pris en considération ?

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Waarom werd dat scenario niet overwogen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Comment la police pourrait-elle exercer un contrôle ?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Hoe zou de politie dat kunnen controleren?*

Mme Michèle Carthé (PS).- Les personnes contrôlées seront essentiellement des habitants du quartier, qui pourront sortir par l'avenue Charles-Quint. Les navetteurs, eux, auront été prévenus du changement de situation par les indications en amont et en aval de la zone.

Il me paraît intéressant de bloquer l'accès de l'avenue Charles-Quint aux navetteurs et de réserver son usage exclusivement aux riverains du quartier. La signalisation en amont et en aval dissuadera les navetteurs d'utiliser l'avenue Charles-Quint. Les riverains étant déjà tellement entravés dans leur circulation, nous devrions en priorité leur réserver cet accès. Cette solution devrait être possible.

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- De gecontroleerde personen zouden voornamelijk buurtbewoners zijn, want de pendelaars zouden verder weg al omgeleid worden. Met de juiste bewegwijzering moet het mogelijk zijn om de Keizer Karellaan uitsluitend toegankelijk te maken voor buurtbewoners, want ze hebben al genoeg verkeersellende meegemaakt.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Dans les faits, la réduction de la capacité sur une seule voie reporte énormément de navetteurs vers l'extérieur, en les empêchant d'entrer par l'avenue Charles-Quint. Les files seront importantes pour ceux qui continueront à pénétrer par l'échangeur de Grand-Bigard en direction de Koekelberg.

Il me paraît clair qu'il y aura des effets de reports naturels. Il faut surtout éviter que les automobilistes munis d'un gps n'entrent par un autre échangeur et rejoignent l'avenue Charles-Quint par la suite, auquel cas nous n'aurons rien gagné.

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Als we slechts een rijstrook toegankelijk maken en de pendelaars uit de Keizer Karellaan weren, zullen er lange files ontstaan voor wie Brussel via het knooppunt van Groot-Bijgaarden in de richting van Koekelberg inrijdt.*

Het verkeer zal spontaan verschuiven, maar we moeten vermijden dat mensen met een gps Brussel inrijden via een ander knooppunt om daarna alsnog de Keizer Karellaan op te rijden.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Pourriez-vous nous réexpliquer comment vous calculez les jours ? Et que cela signifie-t-il exactement ? Que signifie la mention "31 jours passés de plus en voiture sur

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Kunt u ons opnieuw uitleggen hoe u de dagen berekent? Wat bedoelt u met 31 bijkomende*

le territoire belge sur 24 heures" ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Il est vrai qu'il s'agit de notions relativement abstraites et que nous ne pouvons obtenir de résultats qu'au moyen d'un modèle de trafic qui calcule le temps de parcours de tout automobiliste circulant sur le réseau à ces heures-là.

Par rapport à la situation de base, qui est celle d'aujourd'hui en heure de pointe, la fermeture du tunnel a bien évidemment pour effet d'augmenter la congestion. Dans le deuxième scénario, le surcroît de congestion est représenté par la barre orange. Dans le troisième scénario, à savoir la fermeture complète, la barre représente le surcroît d'heures perdues en plus par les automobilistes entre 16h et 19h. Là, le calcul est fait sur 24 heures.

M. Pascal Smet, ministre.- La commune de Berchem-Sainte-Agathe est totalement opposée à la fermeture de l'avenue Charles-Quint.

Mme Michèle Carthé (PS).- Et que disent les communes de Ganshoren et Koekelberg, alors ? On pourrait discuter de cela indéfiniment. L'enjeu n'est donc pas de savoir quelle commune est plus opposée que telle autre, ni d'opposer les navetteurs aux quartiers riverains.

Étant donné qu'une signalisation particulière et un circuit de délestage seront mis en place en amont et en aval de l'entrée sur l'avenue Charles-Quint, l'idée est de laisser néanmoins l'accès via l'avenue Charles-Quint aux quartiers riverains de chaque commune concernée, afin de les connecter au centre-ville. La réflexion doit être approfondie.

Mme la présidente.- M. le ministre, pensez-vous qu'il soit envisageable de demander à Stratec d'étudier cette possibilité de fermeture, tout en permettant aux communes de modifier leur plan communal ?

(Remarques de M. Smet)

Il semblerait que cette possibilité n'ait pas été étudiée en tant que telle. Cette demande des députés semble intéressante et n'apparaît pourtant

verloren dagen over een tijdspanne van 24 uur?

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Dat zijn inderdaad nogal abstracte begrippen, maar we kunnen alleen maar resultaten verkrijgen op basis van een model voor de gebruikstijd van een automobilist op het netwerk. Hoe dan ook zal de sluiting van de tunnel bijkomende verkeersopstoppingen veroorzaken.*

In het oranje ziet u hoeveel bijkomende opstoppingen veroorzaakt worden in het tweede scenario. Bij het derde scenario, dat uitgaat van een volledige sluiting, staat er in het blauw aangeduid hoeveel extra tijd chauffeurs verliezen tussen 16 en 19 uur. Dat werd berekend over een tijdspanne van 24 uur.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Sint-Agatha-Berchem is vierkant tegen de sluiting van de Keizer Karellaan.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Wat is het standpunt van Ganshoren en Koekelberg dan? Het maakt niet uit welke gemeente de grootste bezwaren maakt en het kan ook niet de bedoeling zijn om de belangen van de pendelaars en de buurtbewoners tegen elkaar uit te spelen.*

Door de duidelijke bewegwijzering en de omleidingen aan beide uiteinden van de Keizer Karellaan zouden omwonenden van de aanliggende wijken van de verschillende gemeenten toch nog kunnen gebruikmaken van de laan, zodat ze niet van het stadscentrum worden afgesneden. Daarover moet worden nagedacht.

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer de minister, denkt u dat het mogelijk is om Stratec te vragen om de sluiting te bestuderen en de gemeenten hun gemeentelijk plan te laten bijsturen?

(Opmerkingen van de heer Smet)

Blijkbaar is die mogelijkheid niet bestudeerd. Deze vraag van de parlementsleden lijkt interessant, maar komt in geen enkel scenario aan bod.

dans aucun des scénarios envisagés.

Mme Catherine Moureaux (PS).- J'aimerais encore obtenir un éclaircissement. Nous nous intéressons au sujet et posons des questions. Je suis d'ailleurs très étonnée que certains soient déjà partis. Je crois que je commence à comprendre la signification de "11,2 jours" et "31 jours". Pouvez-vous nous dire à combien de jours correspond le cube orange qui représente la situation que nous allons vivre ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Les quantités représentées ont été obtenues en multipliant le nombre de véhicules par les heures supplémentaires de trajet.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Et en heures, qu'est-ce que cela donne, puisque le calcul en jours donne 11,2 jours ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Ici, on parle de 2.600 heures. La différence entre les deux est donc d'un millier d'heures, si je comprends bien le graphique, car ce n'est pas moi qui l'ai créé.

(Remarques de M. Smet)

La diapositive suivante montre la situation de l'avenue Charles-Quint complètement fermée. C'est la petite ligne grise que vous voyez au milieu. Tous les conducteurs qui ne peuvent plus accéder à l'avenue Charles-Quint chercheront une autre voie, la plus proche possible de leur itinéraire d'origine. On les retrouve tous sur l'avenue Marie de Hongrie ou sur l'avenue de l'Hôpital Français.

Mme Michèle Carthé (PS).- Il y a tout de même une signalisation en amont et en aval pour sortir avant ou après l'avenue Charles-Quint.

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- La signalisation a ses limites. Aujourd'hui, beaucoup de personnes utilisent un gps et se fondent sur leur connaissance du réseau local. Avec la signalisation, nous ne maîtrisons pas les personnes qui cherchent leur itinéraire. Au trafic venant de l'extérieur se superposera le trafic local qui, aujourd'hui, dans le deuxième scénario, peut encore emprunter l'avenue Charles-Quint. Ce

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Ik denk dat ik begin te begrijpen wat de 11,2 en 31 dagen inhouden. Voor hoeveel dagen staat het oranje vlak?*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Het aantal dagen werd bepaald door het aantal voertuigen per uur te vermenigvuldigen met de extra trajecttijd.*

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Over hoeveel uur hebben we het, als de berekening 11,2 dagen oplevert?*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- We hebben het over 2.600 uur. Het verschil tussen beide bedraagt 1.000 uur als ik de grafiek juist interpreteer.*

(Opmerkingen van de heer Smet)

De volgende slide toont de toestand bij een volledig afgesloten Keizer Karellaan. Dat is de fijne, grijze lijn in het midden. Automobilisten die de laan niet meer op mogen, zullen een andere weg zoeken die zo dicht mogelijk langs hun oorspronkelijk traject loopt. Dat betekent dat ze de Maria van Hongarijelaan of de Frans-Gasthuislaan zullen nemen.

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Er staat toch bewegwijzering aan beide kanten van de Keizer Karellaan.*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Bewegwijzering heeft zijn beperkingen. Autobestuurders maken vaak gebruik van een gps en gaan uit van hun kennis van de lokale wegen. Bewegwijzering heeft daar geen invloed op. Bij het doorgaand verkeer komt het lokale verkeer dat vandaag in het tweede scenario de Keizer Karellaan nog kan nemen. Dat verkeer zal dan andere lokale wegen nemen, die zullen*

trafic local se déplacera alors vers d'autres voiries locales, entraînant leur surcharge.

En conclusion, pour nous, experts, la fermeture complète de l'avenue Charles-Quint est plus pénalisante pour l'ensemble des automobilistes à l'intérieur et en dehors de la Région, sur le plan de la perte de temps. Elle pénalise fortement l'accessibilité des riverains et du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu), avec des reports presque assurés sur les voiries locales. Ce scénario n'est donc pas recommandé. Nous privilégions l'axe à deux fois une bande. C'est clairement un résultat obtenu avec deux modèles de simulation des situations.

En ce qui concerne le sens unique de la basilique, nous ne parlons ici que de la situation pendant les deux mois de chantier, qui est évidemment très particulière. Si nous gardons la possibilité, à hauteur de l'avenue du Panthéon, de remonter de Simonis vers la basilique en gardant le double sens tel qu'il existe aujourd'hui sans chantier, nous nous trouvons face à une situation plus complexe et à des répercussions considérables sur les voiries locales. En outre, il n'y a pas de bande bus continue entre Simonis et - au moins - l'avenue Van Overbeke.

Il y a donc vraiment un effort à faire, parce que cette bande bus est essentielle, notamment pour le Siamu, mais aussi pour l'attractivité des transports en commun alternatifs mis en place.

dichtslibben.

Volgens de experts leidt de volledige sluiting van de Keizer Karellaan tot meer tijdsverlies voor zowel lokaal als doorgaand verkeer. Voorts bemoeilijkt ze sterk de bereikbaarheid voor de buurtbewoners en de brandweer, met ernstige gevolgen voor de lokale wegen. Dat is dus geen raadzaam scenario.

Het eenrichtingsverkeer aan de basiliek geldt slechts gedurende de twee maanden van de wegwerkzaamheden. Als we de huidige mogelijkheid om van Simonis naar de basiliek te rijden ter hoogte van de Pantheonlaan behouden, wordt de situatie complex, met aanzienlijke gevolgen voor de lokale wegen.

Bovendien is er geen ononderbroken busbaan tussen Simonis en de Van Overbekelaan. Daar moeten we een inspanning doen, want een busbaan is absoluut noodzakelijk voor de brandweer, maar ook om mensen te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen.

M. Pascal Smet, ministre.- Il est important de dire que les bandes bus sont placées à contresens des voitures.

Mme Michèle Carthé (PS).- Et pour cela, vous avez l'accord des communes ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, cela a été présenté en réunion et le procès-verbal a été approuvé. Mais de toute façon, c'est le gouvernement qui décide.

(Remarques de M. Vossaert)

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- On parle de la complexification

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- U mag niet vergeten dat de bussen in de tegenovergestelde richting rijden.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Vinden de gemeenten dat goed?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat is in de vergadering zo voorgesteld en het verslag is goedgekeurd, al is het hoe dan ook de regering die beslist.*

(Opmerkingen van de heer Vossaert)

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Het verkeer*

de la circulation. Prenons l'exemple du carrefour Simonis. Si, pour sortir de Bruxelles ou aller vers Ganshoren ou Berchem-Sainte-Agathe, au lieu d'avoir, à partir de Simonis, un seul flux à sens unique qui se dirige vers l'avenue de Jette et remonte vers l'avenue des Gloires Nationales, vous en avez deux, vous aurez beaucoup plus d'entrecroisements et donc un risque accru de blocage de la place Simonis. Si la place est embouteillée, cela se répercutera sur tout l'axe formé par le boulevard Léopold II, l'avenue Charles-Quint et l'avenue du Panthéon. C'est un élément important pour la suite.

De même, à l'arrière de la basilique, si, pour rejoindre l'avenue Charles-Quint, le trafic remonte de l'avenue du Panthéon pour entrer dans l'avenue de l'Hôpital Français, cela créera un point de conflit amplifié. C'est la même chose pour la sortie de l'avenue Van Overbeke, pour redescendre vers l'avenue des Gloires Nationales. Les mouvements de tourne-à-gauche possibles sur l'avenue Charles-Quint rendent cela très compliqué.

On parle bien de mesures temporaires pour la durée du chantier. À ce moment-là, si on simplifie les flux en forçant quasi tous les automobilistes à tourner à droite, on aura moins d'interactions qu'avec des tourne-à-gauche. On peut simplifier les phases de feux, donner plus de vert et rendre la situation plus confortable pour tout le monde.

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

Mme Michèle Carthé (PS).- Ces mesures seront-elles appliquées pendant la fermeture du tunnel ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Oui, durant les mois de juillet et août.

Mme Michèle Carthé (PS).- Entre les périodes de fermeture du tunnel, on met la signalisation dans l'autre sens ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- On en revient à la situation actuelle.

wordt complexer als er vanuit Brussel of richting Ganshoren of Sint-Agatha-Berchem niet één maar twee verkeersstromen in één richting zijn. Die moeten elkaar dan veel vaker kruisen, waardoor het risico op stilstand op het Simonisplein toeneemt. Dat heeft dan weer gevolgen op de as die wordt gevormd door de Leopold II-laan, de Keizer Karellaan en de Pantheonlaan.

Ook achter de basiliek ontstaat er een conflictsituatie als het verkeer via de Pantheonlaan en de Frans Gasthuislaan naar de Keizer Karellaan rijdt. Hetzelfde geldt voor verkeer dat de Van Overbekelaan richting de Landsroemlaan uit wil. Dat wordt bijzonder ingewikkeld doordat het op de Keizer Karellaan mogelijk is om naar links af te slaan.

Als tijdens de wegwerkzaamheden alle voertuigen naar rechts moeten afslaan, zijn er minder conflicten. Door de verkeerslichten anders te regelen, wordt de situatie comfortabeler voor alle weggebruikers.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Worden die maatregelen tijdens de sluiting van de tunnel genomen?*

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Ja, in juli en augustus.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Keert u de signalisatie om tussen de sluitingsperioden?*

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Dan is de huidige situatie opnieuw van toepassing.*

Mme Michèle Carthé (PS).- La signalisation sera modifiée immédiatement ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Oui, en fonction des possibilités. Il est prévu que cela se fasse le plus rapidement possible.

M. Pascal Smet, ministre.- Un bourgmestre concerné voudrait que l'on fasse un test en situation réelle. Il trouve que ce serait une bonne idée.

Mme Michèle Carthé (PS).- Mettre en sens unique la circulation autour de la basilique ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. Mettre toute la voie de circulation autour de la basilique en situation normale avec ouverture du tunnel !

Mme Michèle Carthé (PS).- Quel bourgmestre ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas vous le dire.

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Si l'avenue du Panthéon était maintenue à double sens et que l'on pouvait la remonter, imaginez le nombre d'occasions dont disposeraient les automobilistes pour tourner à gauche et filer dans les quartiers parce qu'ils trouvent que cela n'avance pas assez vite en direction de l'avenue Charles-Quint ! De nombreux carrefours permettent en effet de passer dans les quartiers. En n'autorisant que le sens descendant aux automobilistes, on barre ces points d'accès en heure de pointe, le soir, lorsque les gens quittent Bruxelles. De cette manière, nous réduisons ainsi de moitié la charge du trafic dans les quartiers.

En résumé, le double sens sur les avenues du Panthéon et des Gloires Nationales implique un appel d'air pour le trafic de transit sortant, qui passera par l'avenue du Panthéon. Il n'y a donc plus de bandes bus, mais des interférences lorsqu'on tourne à gauche vers les différents quartiers de Koekelberg et de Berchem-Sainte-Agathe, une amplification du trafic parasite, un risque de blocage de la place Simonis et de gros problèmes pour le Siamu, qui n'a plus de piste garantie si des encombrements se forment. La question du tram 19

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Wordt de signalisatie onmiddellijk aangepast?*

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Zo snel mogelijk.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Een burgemeester vindt een test in een reële situatie een goed idee.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Eenrichtingsverkeer rond de basiliek?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ja. Alle straten rond de basiliek en de tunnel open laten.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Welke burgemeester?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat zeg ik niet.*

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora *(in het Frans).- Als op de Pantheonlaan tweerichtingsverkeer mogelijk blijft, zullen autobestuurders linksaf de omliggende wijken inrijden als ze vinden dat het richting Keizer Karellaan niet snel genoeg gaat. Door dat tijdens de avondspits onmogelijk te maken, neemt de verkeersdruk in die wijken met de helft af.*

Tweerichtingsverkeer op de Pantheonlaan en de Landsroemlaan zal voor het verkeer dat de stad uit rijdt, een aanzuigeffect hebben. Bovendien verdwijnen de busbanen, waardoor de hulpdiensten zich in die buurt ook niet langer vlot kunnen verplaatsen. Tram 19 moet bovendien het kruispunt kunnen blijven oversteken. Om al die redenen beveelt Agora aan om, enkel in juli en augustus, rond de basiliek eenrichtingsverkeer te organiseren.

Daarnaast bestudeerden we of het mogelijk is om de situatie verderop te optimaliseren, met name op het Saincteletteplein. Rondgaand verkeer is een mogelijkheid, al is dat een groot woord voor de vereenvoudiging van het kruispunt, waar de verkeerslichten blijven staan. De bewegingen naar links die nu nog mogelijk zijn, dreigen de

reste elle aussi toujours d'actualité, puisque celui-ci doit toujours pouvoir franchir le carrefour. Toutes ces raisons font que nous recommandons, pour juillet et août uniquement, le sens unique autour de la basilique.

Nous nous sommes également penchés, plus loin sur le réseau, sur la question des optimisations possibles, au niveau de la place Sainctelette en particulier. L'analyse d'un sens giratoire a été faite, mais c'est un grand mot compte tenu de ce qui est proposé. En effet, les feux de circulation resteront en place. Il s'agit malgré tout d'une simplification du carrefour. Aujourd'hui, lorsque vous venez du boulevard Léopold II, vous pouvez tourner à gauche et entrer directement dans l'avenue du Port. De même, lorsque vous venez de la place de l'Yser, vous pouvez directement vous diriger vers le Petit-Château. Ces mouvements de tourne-à-gauche risquent de créer des autoblocages sur de petites zones et d'entraver l'ensemble des flux entrants ou sortants. En allongeant cette boucle, nous avons la possibilité de réduire la charge du carrefour.

Le petit graphique vous indique le temps gagné sur un certain nombre de mouvements. Un mouvement perdant est, par exemple, la sortie de la voirie locale pour se diriger vers l'avenue du Port. Il s'agit cependant d'un mouvement peu intense. Celui venant de la place de l'Yser et tournant à gauche est également perdant, mais c'est aussi un mouvement très faible. La pénalisation de ces deux mouvements permet une optimisation globale, très importante au vu des résultats du modèle.

Voilà à quoi cela ressemble en pratique. Interdiction de tourner à gauche directement ici : il faut faire le tour. Même chose ici : mise en place ou, en tout cas, maintien des feux. Les phases des feux sont fortement améliorées, puisqu'il y a plus de trafic qui sort du tunnel. Le temps de vert de 20 à 30 secondes, aujourd'hui affecté à la sortie du tunnel, peut évidemment être consacré à d'autres mouvements.

Voilà une présentation par nombre de bandes de circulation. On voit que l'axe pour les vélos, le long du canal, est maintenu. Il y a chaque fois trois voies de tourne-à-gauche, qui permettent de stocker plus de voitures que les deux voies actuelles. Le système est donc optimisé pendant les

verkeersstromen in alle richtingen te bemoeilijken. Als de lus wordt verlengd, moeten minder auto's het kruispunt oprijden.

Voor de meeste bewegingen levert dat tijdswinst op en het zorgt in ieder geval voor een globale optimalisatie.

In de praktijk zorgt een verbod om linksaf te slaan ervoor dat bestuurders rond het kruispunt moeten. De groenfasen die nu bestemd zijn voor het verkeer dat uit de tunnel komt, kunnen dienen om andere verkeersstromen te regelen.

De fietsroute langs het kanaal blijft. Daarnaast komen telkens drie stroken om linksaf te slaan, met een hogere capaciteit dan de huidige twee stroken.

We wilden ook het kruispunt op het IJzerplein vereenvoudigen, maar dat is door de ingang naar de Rogiertunnel behoorlijk complex. Heel wat verkeer dat van de Willebroekkaai en de Groendreef komt, wil via de tunnel naar het oosten of naar het stadscentrum. Die verkeersstroom kunnen we niet doorknippen.

Ook het plaatselijke verkeer tussen de Vijfhoek en de Willebroekkaai kan niet worden afgeleid. Wie naar het stadscentrum wil, krijgt wel de raad om via de Simon Bolivarlaan naar de Koning Albert II-laan en de Emile Jacqmainlaan te rijden in plaats van langs de Handelskaai.

Autobestuurders krijgen bovendien het advies om aan autodelen te doen. Vandaar de suggestie om auto's met meerdere personen aan boord, over de busstroken te laten rijden. Uit onderzoek blijkt echter dat zelfs een klein aantal wagens het busverkeer al zou doen vertragen. Ook de hulpdiensten kunnen zich dan niet langer vlot verplaatsen. Het heeft met andere woorden geen zin om die maatregel in te voeren.

Aangezien het fietspad afgescheiden is van het verkeer, is het wel mogelijk om daar motorrijders toe te laten.

travaux.

Nous aurions voulu simplifier le carrefour de la place de l'Yser, mais c'est plus compliqué, car cette place donne accès à la trémie du tunnel Rogier. Il y a donc une demande assez importante en provenance du quai de Willebroeck et de l'allée Verte pour rejoindre le tunnel et, ensuite, l'est de l'agglomération et l'est du centre. On ne peut couper ce mouvement.

De même, il y a une circulation locale entre le Pentagone et le quai de Willebroeck, qu'il n'est pas pertinent de rediriger vers d'autres entrées ou sorties du centre-ville. En effet, le centre-ville, avec les travaux de piétonnisation ainsi que les travaux à la Porte d'Anvers, n'est pas un endroit où l'on déplace facilement la circulation interne. On recommande donc plutôt à ceux qui veulent aller dans le centre-ville de rejoindre le boulevard Albert II dès le boulevard Simon Bolivar et d'arriver par le boulevard Émile Jacqmain plutôt que par le quai du Commerce.

La question du covoiturage est importante. On recommande aux automobilistes de se regrouper à plusieurs par voiture pendant le chantier. D'où la suggestion, faite par le passé, d'autoriser ces véhicules à passer par la bande bus. Le principe est séduisant, mais en pratique, en regardant le modèle, on constate qu'un flux, même minimal - avec, comme aujourd'hui dans le trafic habituel, 1,2 ou 1,3 personne par véhicule - ralentit déjà les bus. Si, stimulé par la mesure de covoiturage, le taux de voitures augmentait - ne serait-ce que de 1,35 à 1,5 -, on subirait à l'approche de chaque feu de circulation sur l'avenue Charles-Quint plus de deux minutes de délai, lesquelles se cumuleraient. Cela deviendrait alors inacceptable, car la fluidité pour les bus serait perdue, de même que l'accessibilité pour le Siamu. Finalement, il n'y aurait donc plus d'intérêt à mettre cette mesure en place.

Par contre, puisque nous disposons d'une piste cyclable à l'écart du trafic, rien ne nous empêche d'y accueillir les conducteurs de moto s'ils le souhaitent.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Venez-vous de dire que les motocyclistes pouvaient*

De heer Bruno De Lille (Groen).- Zei u net dat de motorrijders op de fietspaden mogen rijden?

circuler sur les pistes cyclables ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- Pas sur les pistes cyclables, mais sur la bande réservée aux bus, et seulement parce qu'aucun cycliste ne l'utilise.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Normalement, les motocyclistes ne peuvent pas rouler sur une bande réservée aux bus empruntée par des cyclistes. Mais vu la présence d'une piste cyclable séparée, nous autorisons exceptionnellement les motocyclistes à y circuler.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Un deuxième élément très important est qu'il est extrêmement compliqué de contrôler la réalité du covoiturage. Il se fait soit par des dispositifs techniques, tels que des caméras à infrarouge, qui sont très onéreux et qui seraient difficiles à mettre en place en temps utile s'il fallait encore les commander aujourd'hui. Il n'est pas non plus facile de mobiliser des services de police importants en vue d'un contrôle visuel. En situation de congestion, la police aura beaucoup à faire pour gérer la circulation en tant que telle. Il serait impossible de mettre en faction ne serait-ce que trois ou quatre agents le long de l'avenue Charles-Quint, et le dispositif ne pourrait de tout façon pas aller au-delà de la rue Beeckmans.

Le gain serait donc extrêmement limité, ce qui explique pourquoi les bureaux d'études recommandent clairement au gouvernement de ne pas recourir à cette option, mais plutôt de conserver une bande bus réservée au Siamu et éventuellement aux deux-roues motorisés.

Il est clair que notre mission de se limite pas au boulevard Léopold II, mais qu'elle consiste également à apporter une assistance à l'hypercoordinateur de la Région. Dans le cadre du chantier du boulevard Léopold II, nous avons également examiné avec celui-ci l'impact des autres chantiers, dans un premier temps dans la zone autour du chantier du boulevard Léopold II. Les chantiers dont le calendrier n'était pas compatible avec la fermeture en juillet et août ont été modifiés. Les chantiers en dehors de la zone du boulevard Léopold II ont été analysés pour

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Niet op de fietspaden, maar op de busstrook en enkel omdat daar geen fietsers rijden.

De heer Pascal Smet, minister.- Normaal gezien mogen motorrijders niet op een busstrook waar ook fietsers rijden. Aangezien hier een afgescheiden fietspad is, laten we uitzonderlijk motorrijders op de busstrook toe.

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Het is bijzonder moeilijk om te controleren of de busstrook enkel door carpoolers wordt gebruikt. Daarvoor zijn heel dure infraroodcamera's nodig. Bovendien is het onmogelijk om drie of vier agenten langs de Keizer Karellaan te plaatsen om visuele controles uit te oefenen. Ze zullen hun handen al vol hebben met het regelen van het verkeer. De winst zal dus uiterst beperkt zijn. Daarom raden de adviesbureaus de regering aan om niet voor die optie te kiezen en de busstrook enkel open te stellen voor de hulpdiensten en eventueel voor motorrijders.*

Onze opdracht beperkt zich uiteraard niet tot de Leopold II-laan. We hebben samen met het gewest, de hypercoördinator, de impact van de andere werken onderzocht, te beginnen met die in de buurt. Als ze niet compatibel waren met de sluiting van de tunnel in juli en augustus werd hun planning gewijzigd. Daarna hebben we ook de werkzaamheden in het hele gewest geanalyseerd. Dat zijn er heel wat, maar gelukkig hebben ze geen negatieve invloed op het verkeer in de omgeving van de Leopold II-laan.

Er komt voorts een samenwerking met Vlaanderen. Mobiris en het Vlaams Verkeerscentrum hebben daarover een protocolakkoord gesloten. Er zal ook worden samengewerkt met de omliggende gemeenten. We zullen tot slot contact opnemen met de gemeenten buiten Brussel als dat nodig blijkt, want het is belangrijk dat de mobiliteit op een gecoördineerde wijze wordt georganiseerd.

l'ensemble de la Région au sein de la sous-commission Léopold II, où sont représentés toutes les communes affectées par le service, les zones de police, le Siamu et les opérateurs de transports publics.

Il n'y a heureusement pas de recouvrement des zones d'influence de chantiers, qui ferait que la congestion se superposerait sur les différents chantiers. Le nombre élevé de chantiers reste toutefois une situation compliquée pour la Région bruxelloise, même si nous n'observons heureusement pas de renforcement d'un chantier sur l'autre.

Une collaboration très claire avec la Flandre, concrétisée par un protocole d'accord, a vu le jour entre les centres de mobilité Vlaams Verkeerscentrum et Mobiris. De même, une collaboration a été mise en place avec les communes riveraines. Toutefois, s'il est nécessaire de s'entretenir avec les communes à l'extérieur de Bruxelles ou de les conseiller, il est clair que ce sera fait, car l'information doit circuler de manière à ce que chacun organise la mobilité de manière coordonnée et commune.

L'impact des chantiers situés dans la zone d'hypercoordination (avenue des Myrtes, rue de Rotterdam) sur les itinéraires de report n'est pas significatif, car on peut contourner ces rues sans se reporter sur le boulevard Léopold II. Ces chantiers-là sont donc autorisés, tandis que d'autres sont interdits.

La plupart des chantiers n'interfèreront pas avec les travaux du tunnel Léopold II pendant les mois de juillet et août. L'impact d'autres chantiers sur le plan jalonné proposé via l'autoroute A12 et le boulevard Industriel a également été évalué. Si ces axes étaient touchés, ce ne serait pas possible non plus. Nous avons donc des bassins versants totalement différents pour les autres chantiers. La Commission de coordination des chantiers a marqué son accord pour la finalisation des chantiers qui ont été agréés ensemble.

Le vélo est une solution alternative importante proposée pour valoriser la troisième bande sur l'avenue Charles-Quint, dont nous n'avons pas besoin parce que nous ne pouvons pas amener plus de trafic dans le tunnel, qui est fermé. Un itinéraire

De werken in de Mirtenlaan en Rotterdamstraat hebben geen grote impact op de omleidingswegen, aangezien die straten vermeden kunnen worden zonder de Leopold II-laan te gebruiken. Die werken zijn dus toegestaan, terwijl andere verboden werden of zullen worden. Zo moeten werken op het omleidingstraject via de A12 en de Industrielaan absoluut vermeden worden.

De fiets wordt voorgesteld als alternatieve oplossing om de derde rijstrook op de Keizer Karellaan te benutten. Er zal een doorlopende witte lijn komen vanaf de Zelliksesteenweg tot achter de basiliek, waar de fietsers het fietspad langs het park kunnen nemen tot aan Simonis.

De meeste lokale werken zullen pas in september starten. Ze zullen dus niet veel extra hinder voor de fietsers veroorzaken. Het is evenwel mogelijk dat twee werken al in augustus starten. Als dat het geval is, kunnen fietsers de gewestelijke fietsroute 11 nemen om het stadscentrum te bereiken. Dat is geen grote omweg.

We hebben dus een fietsroute uitgetekend met zo weinig mogelijk hellingen. Vanuit het stadscentrum is het nog altijd bergop fietsen naar de basiliek, maar het gaat om een langzame klim. Bovendien is de zomerperiode de ideale periode om mensen aan te sporen om de fiets te gebruiken en hen erop te wijzen dat ze zo veel tijd zullen winnen.

continu est tracé, partant de la nationale 9, chaussée de Zellik, et se raccordant directement aux itinéraires cyclables de Flandre. Dès le premier feu rouge, il permet de circuler de manière continue jusqu'à l'arrière de la basilique, pour suivre le parcours du parc. À cet endroit, le petit chantier ne constitue pas une gêne. Il est donc possible de rester en bordure du parc pour rejoindre la place Simonis.

La plupart des chantiers locaux ne démarreront qu'en septembre. Ils ne seront donc pas trop perturbants. Toutefois, il est possible que deux chantiers débutent en août. Si c'est le cas, se rabattre sur l'itinéraire cyclable régional n°11 pour rejoindre le centre-ville ne représente pas un grand détour.

Nous disposons donc d'une offre importante et nous avons aussi un itinéraire direct sur une ligne de crête, avec le moins de dénivelés possible. Il y a évidemment la montée jusqu'à la basilique, mais elle est très régulière. En outre, en été, les conditions sont optimales pour diffuser le message suivant : "C'est l'été, essayez le vélo, vous gagnerez du temps vu la congestion automobile".

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Les cyclistes ne pourront-ils plus emprunter le boulevard Léopold II ?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- Les cyclistes pourront encore y circuler mais avec des restrictions. Il est possible que les travaux en surface commencent en même temps à deux endroits en août. Dans ce cas, les vélos devront utiliser la bande réservée aux bus.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Les cyclistes pourront donc emprunter la bande réservée aux bus. C'est nécessaire. Pour de nombreux cyclistes, l'itinéraire cyclable régional 11 (ICR 11) n'est pas une alternative.*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora *(en néerlandais).- En direction du nord, ils peuvent aussi emprunter l'ICR 12. Quoi qu'il en soit, les cyclistes et les piétons pourront*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- U toont een kaart van de Leopold II-laan met rode bolletjes en gele markeringen. Klopt het dat fietsers daar niet meer zullen kunnen rijden?

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Fietsers zullen er nog steeds langs kunnen, maar met beperkingen. Het is mogelijk dat de bovengrondse werkzaamheden eind augustus op twee plaatsen tegelijk van start gaan. In dat geval zullen fietsers over de busstrook moeten rijden.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- De fietsers zullen dus nog steeds over de busstrook mogen rijden. Dat is noodzakelijk. Er zijn heel wat fietsers voor wie de gewestelijke fietsroute 11 (GFR 11) geen alternatief is.

De heer Paul Plak, bestuurder van het studiebureau Agora.- Ze kunnen in noordelijke richting ook GFR 12 gebruiken. In elk geval zal plaatselijk verkeer voor fietsers en voetgangers in

continuer à emprunter le boulevard Léopold II.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le Park and Ride, il est clair que nous aurions voulu valoriser l'offre dont nous disposons à proximité de Grand-Bigard avec le Brussels Kart. Ce dernier présente une capacité de plus de 1.000 places. Malheureusement, elle ne pourra pas être utilisée en 2018 pour des questions d'accessibilité des infrastructures. Il est donc actuellement impossible d'accueillir des flux intenses à cet endroit. En revanche, on pourra encore essayer de valoriser cet espace en 2019 et 2020.

Comme l'un des députés l'a relevé tout à l'heure, la meilleure solution consiste à prendre le train, car il ne faut pas espérer pouvoir se garer à proximité de Bruxelles. Rejoindre Bruxelles en voiture risque déjà d'être difficile à cause des risques de congestion. Les solutions ferroviaires et les bus de De Lijn seront plus efficaces que la recherche d'un Park and Ride.

La halte de Grand-Bigard dispose environ de 150 places et vous pensez bien qu'elles ne sont pas toutes disponibles en permanence ! De toute évidence, il n'est pas possible d'accueillir un grand nombre de véhicules à cet endroit. Il est donc inutile de mener une campagne de communication en ce sens. En revanche, pour ceux qui souhaitent vraiment, pour des raisons personnelles, utiliser leur voiture jusqu'à Bruxelles et ensuite prendre les transports en commun, les 1.000 places disponibles sur le Parking C et la navette qui les conduira vers le métro constituent une solution acceptable. Évidemment, il faudra pouvoir rejoindre ce parking pour bénéficier de ce service.

(Remarques de Mme Annemie Maes)

(poursuivant en néerlandais)

Le parking du Basilix est difficile d'accès. Si vous venez de l'extérieur de Bruxelles, vous devez traverser l'avenue Charles-Quint pour y accéder. En outre, c'est un centre commercial très fréquenté.

M Mathias Dobbels, collaborateur du ministre Smet *(en néerlandais).- Le propriétaire du Basilix*

de Leopold II-laan mogelijk blijven.

(verder in het Frans)

We hadden graag de parking van Brussels Kart in Groot-Bijgaarden, die een duizendtal plaatsen telt, gebruikt als overstapparking, maar in 2018 is dat niet mogelijk. Misschien lukt dat wel nog in 2019 en 2020.

De beste oplossing is om de trein of de bus te nemen, want het zal moeilijk worden om in de buurt van Brussel te parkeren. Het station van Groot-Bijgaarden beschikt over 150 parkeerplaatsen, die nu al druk gebruikt worden. Wie toch met de auto wil komen en op het openbaar vervoer wil overstappen, kan beter naar Parking C rijden, waar een pendelbus naar de metro rijdt. Maar dan moet je wel eerst daar geraken ...

(Opmerkingen van mevrouw Annemie Maes)

(verder in het Nederlands)

De parking van Basilix is moeilijk toegankelijk. Als je van buiten Brussel komt, moet je bovendien de Keizer Karellaan oversteken om hem te bereiken. Daarnaast is Basilix een druk winkelcentrum.

De heer Mathias Dobbels, medewerker van minister Smet.- We hebben de eigenaar van

n'était pas emballé par l'idée d'ouvrir le parking aux navetteurs parce que les magasins ont besoin d'emplacements de stationnement.

Mme la présidente.- Un accord a été trouvé avec un magasin Carrefour à Herrmann-Debroux. Pourquoi n'est-ce pas possible de ce côté-ci de Bruxelles ?

M. Pascal Smet, ministre.- Pour une raison très politique, que je vous expliquerai à une autre occasion.

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Il reste à évoquer la communication. Dans la zone du chantier, en avril-mai, il y a déjà eu des réunions d'information à l'attention des riverains, avec Pascal Smet et toutes les personnes qui peuvent apporter un éclairage technique sur le chantier et l'impact de ce dernier pour les riverains.

Des lettres d'information et des info-flashes sont en préparation. Elles ne reprennent pas uniquement les informations relatives à la mobilité, mais concernent également les incidences directes du chantier sur la vie quotidienne des riverains directs.

En ce qui concerne l'impact sur la mobilité, les mêmes riverains, commerçants et entreprises sont concernés. Une collaboration existe avec Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), le Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) et la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) pour que tous les affiliés reçoivent un kit d'information directement auprès du manager de la mobilité de l'entreprise et que ce kit soit diffusé auprès de tous les employés concernés. C'est donc une manière de toucher tous les navetteurs par l'intermédiaire de leur entreprise.

Pour les toucher directement, les médias, comme les réseaux sociaux, les gps, les radios et autres, sont également sollicités, ainsi que le Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Touring et la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac). L'information est également diffusée dans la presse quotidienne.

Les deux bureaux qui nous accompagnent pour la partie mobilité et la partie chantier préparent

Basilix gecontacteerd. Die zag het niet zitten om de parking open te stellen voor pendelaars omdat de winkels parkeergelegenheid nodig hebben.

Mevrouw de voorzitter.- Bij Herrmann-Debroux kwam het tot een akkoord met Carrefour. Waarom kan dat aan die kant van Brussel niet?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Om een erg politieke reden, die ik u bij gelegenheid uit de doeken zal doen.*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Dan is er nog de communicatie. In de werfzone zijn er in april-mei al informatievergaderingen voor omwonenden georganiseerd.*

We bereiden informatiebrieven voor, niet alleen over de mobiliteit, maar ook over de directe gevolgen van de werken op het dagelijkse leven van de omwonenden.

De impact op de mobiliteit heeft gevolgen voor omwonenden, winkeliers en bedrijven. Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) werken samen om alle betrokken werknemers een informatiepakket te bezorgen. Zo bereiken we pendelaars via hun werkgever.

We zetten ook media, sociale netwerken, gps, radiozenders, dagbladen enzovoort in, alsook de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Touring en de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac).

Beide bureaus die aan mobiliteits- en werfbegeleiding doen, bereiden de dossiers actief voor, zodat we de informatie vanaf 1 juni kunnen verspreiden.

activement des dossiers - si ce n'est déjà fait - pour que ces informations puissent être diffusées, a priori à partir du 1er juin, c'est-à-dire lorsque le chantier en journée sera imminent. Il faudra alors que les gens puissent disposer de l'information nécessaire concernant les alternatives mises à leur disposition.

Mme Michèle Carthé (PS).- Recevra-t-on un calendrier des réunions d'information ? À Ganshoren, il y a eu des réunions d'information, mais aucune information spécifique n'a été donnée concernant cette commune, pourtant directement concernée.

M. Pascal Smet, ministre.- Votre bourgmestre nous a proposé de faire une réunion. Nous avons accepté. Il y a déjà eu quatre réunions au total.

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- À Ganshoren, le calendrier est arrêté. Nous avons fixé la date au 30 mai.

(Rumeurs)

Le comité d'accompagnement nous permettra de voir dans quelle mesure la communication entre l'hypercoordinateur, les bureaux d'études qui l'accompagnent et les communes permet de trouver des solutions. Celles-ci peuvent être proposées par les communes ou par les bureaux d'études eux-mêmes. Le but est de préserver au mieux les quartiers résidentiels et, le cas échéant, de faire des aménagements spécifiques de circulation permettant d'éviter l'engorgement de zones sensibles.

Il est clair qu'il s'agit d'un travail délicat et qu'il ne sert à rien de mettre des sens uniques partout, différents du reste de l'année, car cela perturbe les riverains. Les propositions seront donc forcément limitées aux urgences et dépendront de ce qui est techniquement réalisable dans un délai court. Elles permettront en tout cas d'éviter les situations de blocage complet.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Le comité dont vous parlez est-il la sous-commission Léopold II ou cela n'a-t-il rien à voir ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Krijgen we de planning van de informatievergaderingen? In Ganshoren zijn er al geweest, maar er was geen specifieke informatie voor de gemeente.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uw burgemeester heeft voorgesteld om een vergadering te organiseren. Het zijn er alles bij elkaar vier geworden.*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- In Ganshoren vindt de vergadering op 30 mei plaats.*

(Rumoer)

Het begeleidingscomité zal klaarheid scheppen over de mate waarin de communicatie tussen de hypercoördinator, de studiebureaus en de gemeenten tot oplossingen leidt. Het is de bedoeling residentiële wijken zo goed mogelijk te vrijwaren en eventueel specifieke ingrepen te doen om te voorkomen dat bepaald zones dichtslibben.

Dat is duidelijk een evenwichtsoefening. Overal eenrichtingsverkeer invoeren heeft geen zin, want dat maakt het de omwonenden lastig. De voorstellen zullen dus beperkt blijven tot dringende ingrepen en afhangen van wat op korte termijn technisch haalbaar is.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Het comité waarover u het heeft, is dat de ondercommissie Leopold II?*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau

d'études Agora.- Il ne s'agit pas de la sous-commission Léopold II en tant que telle. Des contacts bilatéraux sont pris avec les communes et, si des mesures en particulier ont une incidence sur l'hypercoordination, un dossier sera présenté en hypercoordination afin de le faire valider.

Agora *(in het Frans).- Het gaat niet om de ondercommissie Leopold II als dusdanig. Er zijn bilaterale contacten met de gemeenten en als bepaalde maatregelen gevolgen hebben voor de hypercoördinatie, moet de hypercoördinatie het dossier goedkeuren.*

M. Pascal Smet, ministre.- Nous avons proposé à chaque commune de le consulter, puisque nous avons déjà parlé du plan local de mobilité à plusieurs reprises. Nous ne sommes pas tellement en faveur de celui-ci, sans pour autant y être opposés. En effet, il faut bien y réfléchir, car une modification du sens de trafic dans une commune chamboule les habitudes des gens. Nous pourrions le faire si cela avait une réelle utilité.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We hebben elke gemeente voorgesteld om hen te raadplegen. We moeten goed nadenken, want een verandering van de rijrichting in een gemeente kan de gewoonten van de bewoners helemaal dooreenschudden. Dat kan dus alleen als er echte voordelen aan verbonden zijn.*

Par exemple, s'il y avait, à Berchem-Sainte-Agathe, un souci au niveau des sorties du ring pour pénétrer dans la commune, nous pourrions inverser le sens d'une voirie à sens unique. Cette solution pourrait être opportune. Nous allons donc étudier, avec l'aide de spécialistes et avec chaque commune introduisant une demande en ce sens, la faisabilité des mesures à prendre. Les décisions prises doivent être bien réfléchies et discutées au préalable avec chaque commune.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Quel est le statut de ce comité d'accompagnement ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Welk statuut heeft het begeleidingscomité?*

M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit d'accompagner et de suivre !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het moet begeleiden en de boel in de gaten houden!*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Cela ne me dérange pas qu'il y ait un accompagnement pour les communes. Mais quel est son statut ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Het stoort me niet dat het gemeenten begeleidt, maar welk statuut heeft het?*

M. Pascal Smet, ministre.- Le but est de faire des propositions d'adaptation.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is de bedoeling om aanpassingsvoorstellen te doen.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Mais qui compose ce comité ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Maar wie stelt het comité samen?*

M. Pascal Smet, ministre.- Des experts et des représentants politiques des communes.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Experts en gemeentelijke politici.*

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Je n'en vois pas l'utilité, dès lors qu'il existe déjà une sous-

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Wat is het nut daarvan als er al een*

commission Léopold II.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est une demande politique.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Mais dites-le !

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Il y a un travail préparatoire pour ce qui doit être présenté, le cas échéant, en commission.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Ce sont les communes touchées qui en ont fait la demande ?

M. Pascal Smet, ministre.- C'est cela.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Un agenda a-t-il été fixé pour rencontrer régulièrement et écouter les préoccupations sur la base d'une évaluation ?

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Pour l'instant, l'agenda est fixé de manière bilatérale entre l'hypercoordinateur et les communes concernées.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- On a l'impression que le gouvernement travaille sans concertation avec les communes. Or, j'entends que l'on parle d'un comité d'accompagnement. Je ne fais que soulever ce problème de concertation.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans la presse, certains l'ont fait. On a invité tout le monde à assister aux réunions mais, à un moment donné, il y a eu une tentative de politisation du dossier. Nous ne sommes pas entrés dans ce jeu.

Aujourd'hui, nous continuons à travailler dans la sous-commission, mais nous convoquerons le comité d'accompagnement au début de l'été. Nous avons bien compris qu'entre les bourgmestres et les agents communaux, la communication ne passe pas toujours. Peut-être sera-t-elle meilleure avec moi ? Cependant, les contacts entre le service régional de la Mobilité et les experts communaux sont très bons.

ondercommissie Leopold II bestaan?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is een politiek verzoek.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Maar zeg het dan toch!*

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Wat er eventueel in de commissie wordt voorgesteld, vergt voorbereidend werk.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Hebben de betrokken gemeenten daarom gevraagd?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Inderdaad.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Zijn er meetings gepland waar mensen hun bezorgdheid kunnen uitspreken?*

De heer Paul Palk, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Momenteel is de agenda vastgelegd in overleg tussen de hypercoördinator en de betrokken gemeenten.*

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Je krijgt de indruk dat de regering geen overleg pleegt met de gemeenten. Toch is er sprake van een begeleidingscomité.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- We hebben iedereen uitgenodigd voor de vergadering, maar op een gegeven ogenblik was er een poging om het dossier te politiseren. Daar zijn we niet op ingegaan.*

We zetten het werk in de ondercommissie voort en brengen het begeleidingscomité bij het begin van de zomer samen. We hebben begrepen dat de communicatie tussen burgemeesters en gemeenteambtenaren niet altijd vlekkeloos verloopt. Nochtans heeft Brussel Mobiel uitstekende contacten met de gemeentelijke experts.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Quelles communes sont représentées dans cette commission ? S'agit-il uniquement de communes bruxelloises ? Est-ce une commission annexe ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Les communes flamandes ont déjà été consultées.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- L'impact pour ces communes sera énorme.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Non, parce que les automobilistes continueront à rejoindre Bruxelles par les autoroutes. Le problème sera plus prégnant en Région bruxelloise.*

Il y a eu une concertation bilatérale. Au besoin, d'autres concertations seront menées. Tout le monde sait comment nous contacter. Si un problème nous est signalé, nous y donnerons suite immédiatement, comme toujours. Ne cherchons pas des problèmes là où il n'y en a pas. Le comité d'accompagnement en question est spécifiquement destiné aux communes bruxelloises.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb een technische vraag over die commissie. Welke gemeenten zijn daarbij betrokken? Gaat het enkel om Brusselse gemeenten of ook om gemeenten uit Vlaanderen? Is het een bijkomende commissie?

De heer Pascal Smet, minister.- De Vlaamse gemeenten werden al geconsulteerd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De impact voor die gemeenten zal uiteraard enorm zijn.

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, want de automobilisten zullen via de autosnelwegen naar Brussels blijven rijden. Ze zullen zich niet plots wagen aan een avontuurlijke rit over onbekende Vlaamse wegen. Het probleem zal zich vooral voordoen in het Brussels Gewest.

Er werd bilateraal overleg gevoerd. Indien nodig komen er nog overlegmomenten. Het is gewoon een kwestie van gezond verstand: iedereen weet hoe hij ons kan contacteren als er problemen zijn en aan elke melding wordt onmiddellijk gevolg gegeven. Dat is trouwens altijd zo geweest. Neem bijvoorbeeld het dossier van de Bergensesteenweg, die zowel over Brussels als over Vlaams grondgebied loopt. Welnu, daarmee gaat het prima. Laten we geen problemen zoeken die er niet zijn. Het begeleidingscomité waarvan sprake is specifiek voor de Brusselse gemeenten bedoeld.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Moureaux heeft het woord.

Mme Catherine Moureaux (PS).- En ce qui concerne la diapositive sur le vélo, j'aimerais connaître le nombre de vélos prévus par votre modèle. La même chose est-elle prévue pour les navetteurs ?

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Met hoeveel fietsers houdt u in uw model rekening? Geldt dezelfde maatregel ook voor pendelaars?*

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- La piste cyclable sera accessible à tous. Le modèle utilisé est un modèle axé entièrement sur le trafic routier et il ne comporte pas de part modale du vélo. Les estimations ont été faites sur la base des comptages de vélos dans d'autres quartiers de la Région.

Selon nos estimations, quelques centaines de

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Het fietspad is voor iedereen toegankelijk. Het gebruikte model steunt volledig op het wegverkeer en omvat geen apart gedeelte voor fietsers. De schattingen zijn gebaseerd op fietstellingen in andere wijken in het gewest.*

Volgens onze schatting kunnen enkele honderden

cyclistes pourraient se présenter à l'entrée de la Région en provenance de Flandre et, ajoutés aux cyclistes venant de Bruxelles, nous pourrions avoir près de 600 cyclistes débouchant sur la place Sainctelette. Je pense que l'initiative vaut donc vraiment la peine, dans la mesure où elle permet à la fois de promouvoir le vélo et de soulager la mobilité de tous ceux qui sont aptes à rouler en vélo et ont envie d'en faire, ne serait-ce que pendant les deux mois d'été. Le gain de temps pour ces personnes sera énorme.

fietsers uit Vlaanderen het gewest binnenrijden. Als we daar de Brusselse fietsers bij tellen, komen we uit op een zeshonderdtal fietsers die naar het Sainctelletteplein rijden. Het loont de moeite om het fietsgebruik te promoten, want wie de fiets neemt, wint enorm veel tijd.

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

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

M. Michaël Vossaert (DéFI).- En ce qui concerne le sens unique, je trouve qu'il est dommage d'en être arrivé là, parce que nous allons aujourd'hui revenir à ce sens unique. N'aurions-nous pas pu anticiper cette situation et épargner ces inconvénients aux commerçants et aux habitants ? Nous aurions peut-être pu éviter cette phase de test qui n'était pas concluante. J'en prends acte.

On parle de politisation du dossier. Selon moi, il est important de fournir des informations aussi précises que possible sur les rénovations et les plans de mobilité. Il est vrai que cela a pris du temps. Ce gouvernement a pris ses responsabilités et, surtout, il progresse.

Le premier problème, selon moi, tient au fait que la Flandre ne nous apporte pas une aide franche en ce qui concerne les parkings de dissuasion. Je constate un certain nombre de tentatives, mais peu de résultats concrets.

Vous n'avez pas évoqué la qualité de l'air dans le plan, même si cela ne relève pas directement de votre compétence. Il eût été utile d'obtenir des informations à ce propos.

Un autre point concerne la communication auprès des commerçants de l'avenue Charles-Quint. Comment cela se passe-t-il au niveau de hub.brussels ? Qu'en est-il de la concertation afin de fournir les meilleures informations possibles ? Y a-t-il un impact sur les zones de livraison pour les commerçants dans le cadre de ces réaménagements ?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Ik vind het jammer dat het zover is moeten komen. Was het niet mogelijk om op deze situatie te anticiperen en de handelaars en omwonenden de ellende van die test, die niets opleverde, te besparen?*

De informatie over de renovatie en de mobiliteitsplannen moet zo duidelijk mogelijk zijn. Het klopt dat daar tijd voor nodig was, maar deze regering heeft verantwoordelijkheid genomen en boekt vooruitgang.

Het grootste probleem is dat Vlaanderen op het gebied van overstapparkings weinig onderneemt.

U hebt het in het plan niet over de luchtkwaliteit. Die valt weliswaar niet rechtstreeks onder uw bevoegdheid, maar het was wellicht nuttig geweest om daar informatie over in te winnen.

Ook de communicatie met de handelaars op de Keizer Karellaan is belangrijk. Hoe pakt hub.brussels dat aan? Vindt er overleg plaats om hen zo goed mogelijk te informeren? Hebben de aanpassingen gevolgen voor de leveringszones?

Hoe wilt u de maatregelen evalueren? Hoe wilt u de situatie aanpassen als na evaluatie blijkt dat er een groot probleem is met de doorstroming of andere elementen in uw plan? Op welk niveau vinden de besprekingen plaats? Hebt u de formele instemming van de gemeenten die betrokken zijn bij het actieplan dat u vandaag voorstelt ?

Enfin, comment s'effectuera l'évaluation de ces mesures ? Si une évaluation révèle un gros problème en rapport avec la circulation ou d'autres éléments de votre plan, comment cela se traduira-t-il concrètement au niveau de l'adaptation ? À quel niveau les discussions auront-elles lieu ? Vous avez parlé du gouvernement, mais on a toujours évoqué la nécessité d'une concertation avec les communes. C'est la raison pour laquelle j'ai réagi sur le statut du comité d'accompagnement des communes. S'agit-il du lieu où vous prendrez des décisions ? Existe-t-il aujourd'hui un accord formel des communes touchées sur le plan d'action que vous nous présentez aujourd'hui ?

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

Mme Michèle Carthé (PS).- Je ne peux que soutenir les demandes de M. Vossaert, notamment en ce qui concerne l'accord formel des communes sur les plans de circulation et d'aménagement prévus.

Nous sommes bien conscients des difficultés et de l'important travail de réflexion sous-jacent. Nous vous en remercions. Nous étions nombreux à vouloir la rénovation du tunnel. Il faut maintenant la réaliser et avancer.

Toutefois, en ce qui concerne la possibilité de laisser l'accès de l'avenue Charles-Quint aux quartiers voisins tout en empêchant l'accès général, j'ai entendu que nous n'avions pas la maîtrise de la signalisation sur le ring. Parmi les mesures d'accompagnement, il est pourtant bien prévu de délester la charge pesant sur l'avenue Charles-Quint, d'une part via le boulevard Industriel, et d'autre part via l'A12 du côté du Heysel. Or, cela ne pourra se faire que s'il y a une bonne signalisation à partir du ring, que nous ne maîtrisons pas, parce qu'elle dépend aussi de la Flandre. Cela est-il mentionné dans le protocole convenu avec la Flandre ?

M. Pascal Smet, ministre.- Prenez aujourd'hui le ring jusqu'à Meiser : la signalisation ne manque pas.

Mme Michèle Carthé (PS).- Mais il faut aussi indiquer que la sortie Charles-Quint pose problème

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Carthé heeft het woord.

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Ik ben het ermee eens dat de gemeenten formeel met de verkeersplannen en de geplande aanpassingen moeten instemmen.*

Het gewest zou niets te zeggen hebben over de signalisatie op de Ring. In de begeleidingsmaatregelen staat nochtans dat het verkeer richting de Keizer Karellaan wordt omgeleid via de Industrielaan of de A12. Dat moet goed worden aangegeven op de Ring, maar voor die signalisatie is ook het Vlaams Gewest verantwoordelijk. Is de signalisatie opgenomen in de overeenkomst met Vlaanderen?

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Vandaag is de nodige signalisatie al aanwezig op de Ring.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Het moet duidelijk zijn dat naar de Keizer*

en raison des travaux.

M. Paul Plak, administrateur du bureau d'études Agora.- Je me suis peut-être mal exprimé. Je ne voulais pas dire que la maîtrise de la signalisation nous échappe, mais que nous ne pourrons pas maîtriser ce que les automobilistes en feront. Si nous leur suggérons d'aller tout droit et qu'ils ne le font pas, nous ne pouvons rien y faire.

Mme Michèle Carthé (PS).- D'accord. Pour ce qui est du protocole d'accord avec la Flandre, il serait important de savoir ce qu'il en est, afin que les accords soient bien respectés.

Une autre question très pratique, et peut-être encore technique : le tunnel Léopold II sera fermé pendant les vacances scolaires d'été. Normalement, les travaux ont déjà débuté ou débutent actuellement. Ils ont lieu de nuit, et le tunnel est ensuite rouvert à 6h du matin. Que faites-vous avec tout le matériel du chantier ? Disparaît-il tout à coup ou n'y a-t-il plus qu'une voie dans le tunnel ? Comment tout cela sera-t-il organisé pour éviter les problèmes ?

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

Mme Catherine Moureaux (PS).- Dans ce dossier, et c'est peut être une obsession de ma part, j'insiste sur l'importance qu'il y a de diminuer le flux entrant dans Bruxelles. Pour y parvenir, vous avez pris des mesures avec la SNCB et De Lijn. Je vous en félicite.

Toutefois, je reviens sur la question des parkings de dissuasion, rebaptisés Park and Ride (P+R). Vous devez faire preuve de plus de créativité sur ce plan, M. le ministre. C'est important. J'ai identifié au moins quatre endroits possibles. Ma première proposition - Brussels Kart- ne convient apparemment pas, mais je n'ai pas entendu pourquoi. Néanmoins, il reste encore trois endroits, dont une zone de béton située à proximité de l'échangeur de Grand-Bigard, où il est possible de créer un parking.

J'insiste ! À l'heure actuelle, il est possible d'installer des parkings démontables français et belges en quelques semaines. Ils doublent, voire

Karellaan rijden moeilijk is door de werken.

De heer Paul Plak, bestuurder van studiebureau Agora *(in het Frans).- Ik bedoelde niet dat het Brussels Gewest de signalisatie op de Ring niet in de hand heeft, wel dat het geen invloed heeft op hoe autobestuurders erop reageren. Zij kunnen ook beslissen om onze aanwijzingen niet te volgen.*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Goed. Hoever staat de protocolovereenkomst met Vlaanderen?*

Een praktische vraag: de Leopold II-tunnel is tijdens de zomervakantie gesloten. De werken zouden rond deze tijd echter al starten, en tot de zomer 's nachts plaatsvinden. Waar blijft het werfmateriaal overdag? Wordt daar een rijstrook voor afgesloten?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Moureaux heeft het woord.

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Het is uiterst belangrijk dat de verkeersstromen die het gewest binnenkomen, afnemen. U hebt daarvoor samen met de NMBS en De Lijn maatregelen genomen, wat ik toejuich.*

Wat de overstapparkings betreft, moet u echter meer creativiteit aan de dag leggen. Ik zie minstens vier mogelijkheden, al lijkt Brussels Kart niet te voldoen. Ik heb niet gehoord waarom, maar goed, dan nog blijven er drie plaatsen voor dergelijke parkings over.

Er bestaan parkings die in enkele weken opgetrokken of afgebroken worden en waarmee het aantal parkeerplaatsen verdubbelt of verdrievoudigt. Die moet u rond stations laten optrekken, zodat Vlaamse pendelaars vlotter naar de trein worden geleid. Met die oplossing wordt het mogelijk om in Groot-Bijgaarden geen 150 maar 300 tot 450 auto's te parkeren. Dat is het overwegen waard, maar u mag er niet te lang meer

triplent les capacités de stationnement. Il serait donc très judicieux d'en installer autour des gares, d'autant plus que nous devons aiguiller les navetteurs de la Région flamande vers les gares. Grâce à cette solution, le nombre de places du parking du Grand-Bigard - actuellement 150 - passerait à 300, voire 450 places. Cette possibilité vaut donc la peine d'être envisagée. Nous pouvons encore la mettre en place aujourd'hui, mais ce ne sera plus le cas si nous attendons trop longtemps.

Votre cabinet m'a expliqué ce qui se passait à la chaussée de Ninove. Je vous en prie, ne renouvelez pas cette erreur et tenez-nous au courant de ce qui va se passer.

(Remarques de M. Smet)

Je le sais. Dans ce dossier, vous m'avez plutôt aidée, car Beliris n'a jamais été capable de nous fournir un phasage des travaux, malgré notre demande formulée par le biais du conseil communal. Vous l'avez également demandé, mais en vain. Beliris ne peut répéter cette erreur. Les riverains et les navetteurs, tout comme nous, doivent connaître le phasage du chantier.

À ce propos, j'aurais plusieurs questions importantes. Les travaux de la Porte de Ninove seront-ils vraiment achevés ? Quelle sera la situation à la rentrée ? Pourrons-nous à nouveau emprunter le tunnel à partir du 1er septembre ? Il est essentiel de disposer d'une vue d'ensemble claire sur ce point.

Enfin, voici ma dernière question importante. Vous nous avez parlé du renforcement de l'offre des trains pour entrer dans Bruxelles et en sortir aux horaires des navetteurs. Qu'en est-il des Bruxellois qui veulent se rendre à la côte ? Les vacances approchent et durant cette période, des Bruxellois et des Wallons utilisent la voie de sortie du Léopold II pour passer un jour ou deux à la mer. Avons-nous prévu quelque chose avec la SNCB pour ces personnes ?

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Si vous saviez que le scénario de la bande pour le mee wachten.*

Uw medewerkers gaven mij meer uitleg over de Ninoofsesteenweg. Ik hoop dat u ons voortaan op de hoogte houdt van wat er gaat gebeuren.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Dat weet ik. In dit geval hebt u mij eigenlijk geholpen, want Beliris is er nooit in geslaagd om een overzicht van de fasen van de werken te bezorgen. Het mag die fout niet nog eens begaan. Omwonenden en pendelaars moeten weten hoe de werken zullen verlopen.

Zijn de werken aan de Ninoofsepoort afgelopen? Hoe zal de situatie daar na de zomervakantie zijn? Is de tunnel op 1 september weer open?

U zei dat het treinaanbod van en naar Brussel tijdens de piekuren wordt uitgebreid. Wat met de Brusselaars die naar de kust willen? Zij moeten door de Leopold II-tunnel. Levert de NMBS voor hen een inspanning?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als u wist dat het scenario van de carpoolstrook onrealistisch

covoiturage était irréaliste, pourquoi a-t-il été annoncé dans la presse ? Vous auriez mieux fait d'étudier préalablement sa faisabilité.

Je ne suis pas content de la solution pour les cyclistes. C'est peut-être une bonne solution pour les cyclistes qui viennent de l'extérieur de Bruxelles, à condition qu'ils connaissent ces itinéraires cyclables. Toutefois, la situation est dangereuse pour les cyclistes qui effectuent des déplacements locaux et doivent emprunter l'avenue Charles-Quint. Envisageriez-vous d'aménager les pistes cyclables non pas au milieu de la chaussée, mais sur les côtés pour garantir la sécurité des cyclistes ?

La communication reste largement insuffisante. Les citoyens entendent beaucoup de rumeurs sur des travaux qui sont sur le point de commencer, mais ils n'en savent pas plus. Ils doivent pouvoir prendre leurs dispositions. Il faudrait notamment élaborer un site internet clair à ce sujet. Par ailleurs, votre communication doit être adressée à tous les Bruxellois et pas seulement aux riverains. Pour quitter la ville, de nombreux Bruxellois prennent en effet la direction de l'avenue Charles-Quint.

was, waarom werd het dan aangekondigd in de pers? Dat houdt toch geen steek? U had de haalbaarheid van een carpoolstrook beter eerst bestudeerd, voordat u daarmee naar de pers ging.

Ik ben niet tevreden over de oplossing voor fietsers. Voor fietsers die van buiten Brussel komen en naar de stad rijden, is er misschien een goede en snelle oplossing, op voorwaarde dat ze die fietsroutes kennen. Op het gebied van communicatie is er immers nog veel werk aan de winkel. Voor mensen die de fiets gebruiken voor lokale verplaatsingen en de Keizer Karellaan op moeten, ontstaat er een gevaarlijke situatie met veel extra kruispunten. Wilt u overwegen om de fietspaden niet in het midden, maar aan de zijkanten te leggen, zodat fietsers zich veilig kunnen verplaatsen?

Er wordt nog steeds veel te weinig gecommuniceerd. U zegt dat de burgers wel via de pers zullen worden geïnformeerd. Het is echter vijf voor twaalf. Burgers moeten de kans krijgen om zich voor te bereiden op een gedragsverandering. Een duidelijke website is noodzakelijk. U moet zeer uitgebreid communiceren met de burgers. Iedereen vangt hier en daar wel geruchten op over werkzaamheden die binnenkort van start gaan, maar voor de rest krijgen de mensen geen informatie.

Brusselaars die in het centrum wonen, moeten ook vaak richting Keizer Karellaan als ze de stad uit willen. Niet enkel buurtbewoners, maar alle Brusselaars moeten goed geïnformeerd worden. Overigens hoor ik van collega's dat zelfs buurtbewoners geen behoorlijke informatie krijgen. Ik begrijp niet waarom, er zo'n grote achterstand is op het gebied van informatieverstrekking. want de werkzaamheden gaan zeer binnenkort van start.

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

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Au vu des chantiers en présence et du risque que représentent les tests - à cause d'eux, les commerçants de Ganshoren ont subi de douloureuses pertes -, vous avez rapidement pris la décision de retirer tous les bétons. Il en reste encore, mais je compte sur vous

De heer Pierre Kompany (cdH) *(in het Frans).- Door de testfase hebben de handelaars in Ganshoren heel wat verlies geleden. Het verheugt mij dan ook dat u snel beslist hebt om alle betonblokken weg te nemen. Binnenkort zullen de handelaars evenwel opnieuw worden getroffen wanneer het project echt van start gaat. Het is dan*

pour nous en débarrasser assez rapidement.

Après l'ordonnance relative aux chantiers, il sera important de tenir compte des baisses de revenus pour les commerçants mis en difficulté par des tests, qu'ils soient concluants ou non. J'insiste pour que nous prenions en considération le sort des commerçants. En effet, si le projet est une chose, il ne s'agit pas, cette fois-ci, d'une simulation, mais bien d'une application directe. Du temps de la simulation, certains commerçants se retrouvaient dans des situations relativement dramatiques, mais nous avons assez vite corrigé le tir.

Maintenant qu'il en va de l'application directe et pratique du projet, les ingénieurs et concepteurs peuvent se retrouver rapidement pris au dépourvu. Ainsi, le chantier qui va commencer constituera un test terrible et il importera, M. le ministre, que tous ceux que vous dirigez et vous-même travailliez à relever ce défi.

ook belangrijk om met die handelaars rekening te houden.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

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

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vous n'avez pas répondu précisément aux nombreuses questions sur l'évaluation de la phase de test. Ma question écrite portant sur ce sujet a été refusée parce que des questions orales seraient posées. J'aimerais avoir un aperçu détaillé de tous les résultats de l'évaluation de la phase de test. Puis-je à nouveau introduire ma question écrite ? Elle date du 22 mars et je n'ai toujours reçu aucune réponse.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt niet echt gedetailleerd geantwoord op de vele vragen over de evaluatie van de testfase. Mijn schriftelijke vraag over dit onderwerp werd geweigerd, omdat deze mondelinge vragen zouden worden gesteld. Ik wil graag een zeer gedetailleerd overzicht van alle exacte bevindingen naar aanleiding van de evaluatie van de testfase. Dat kwam vandaag niet aan bod. Mag ik mijn schriftelijke vraag opnieuw indienen? Ze dateert van 22 maart en ik heb vandaag nog steeds geen antwoord gekregen.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Je n'ai pas d'objection à une question écrite.*

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb geen bezwaar tegen een schriftelijke vraag.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Alors je peux laisser ce sujet de côté.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dan kan ik dat onderwerp nu overslaan.

Je suis surprise par les nombreuses questions des membres de la majorité, mais celles-ci m'inquiètent aussi. La situation est-elle bien sous contrôle ? Le plan de limitation des nuisances a commencé beaucoup trop tard.

Ik ben aangenaam verrast over de vele vragen van de leden van de meerderheid, maar dat maakt me tegelijkertijd ook ongerust. Is de situatie wel onder controle? Het plan voor de beperking van de overlast ging veel te laat van start.

J'ai aussi de nombreuses questions à propos de la

Ik heb ook veel vragen over de communicatiecampagne, die blijkbaar nog moet

campagne de communication qui doit démarrer. Il s'agit de travaux gigantesques, qui auront un énorme impact. Nous devons être bien préparés et envisager toutes les solutions imaginables. Je ne suis pas ravie de la manière dont la communication va se dérouler.

Certains partis estiment que la Flandre doit mettre de l'argent sur la table. Est-ce pour la rénovation des tunnels ou pour les mesures visant à limiter les nuisances ? Toutes les sociétés de transports publics prévoient-elles d'augmenter leur capacité à leurs frais ?

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

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Je vous demanderais de communiquer davantage. J'habite à cinquante mètres des futurs travaux et je n'ai toujours pas reçu de communication officielle. Il est important que les gens sachent à quoi s'attendre. Durant la phase de test, la communication a été lamentable et des riverains ont été mis devant le fait accompli du jour au lendemain.*

Placerez-vous des appareils de mesure de la qualité de l'air ? Si la circulation automobile augmente brusquement, la qualité de l'air, qui est déjà mauvaise, empirera.

Je ne crois pas à votre solution pour les cyclistes. Estimez-vous que 600 cyclistes supplémentaires viendront tous les jours à Bruxelles depuis la Flandre via ces itinéraires cyclables ? Si une file se forme sur l'itinéraire cyclable régional 11 (ICR 11), ce sera catastrophique pour les cyclistes. L'ICR 11 n'est pas fait pour un usage mixte. Si vous voulez vraiment accueillir 600 cyclistes supplémentaires, vous devriez prendre d'autres mesures.

Les travaux du tram 9 seront encore en cours lorsque les travaux du tunnel Léopold II commenceront. Comment compenserez-vous la déviation de l'avenue de Jette ? Il y a toujours des embouteillages à cause de ces travaux à Jette.

Il faut absolument faire preuve de davantage de

starten. We hebben te maken met gigantische werkzaamheden die een enorme impact zullen hebben. We moeten goed voorbereid zijn en in alle denkbare oplossingen voorzien. Ik ben niet tevreden over de manier waarop de communicatie zal verlopen.

Sommige partijen vinden dat Vlaanderen met geld over de brug moet komen. Bedoelen ze voor de renovatie van de tunnel of voor de maatregelen ter beperking van de overlast? Hoe zit de vork in de steel? Voorzien alle openbaarvervoersmaatschappijen op eigen kosten in extra capaciteit?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Ik wil u graag oproepen om meer te communiceren. Ik woon op vijftig meter van de toekomstige werkzaamheden en heb nog steeds geen officiële communicatie ontvangen. Alle buren spreken mij erover aan. Ze hebben allerlei geruchten gehoord. Het is zeer belangrijk dat de mensen weten waar ze aan toe zijn.

De communicatie tijdens de testfase was rampzalig. 's Ochtends stonden er bijvoorbeeld opeens betonblokken in de straat. Buurtbewoners konden hun straat niet meer uit en kregen boetes omdat hun auto's, die ze de avond ervoor hadden geparkeerd, opeens in de verkeerde richting stonden geparkeerd. Daar was helemaal niet over gecommuniceerd.

Zult u meters plaatsen om de luchtkwaliteit te registreren? Die is nu al slecht. Als al het autoverkeer plots bovengronds rijdt, zal de luchtkwaliteit verslechteren.

Ik geloof niet in uw oplossing voor de fietsers. U had het over zeshonderd fietsers. Bedoelt u dat er dagelijks zeshonderd extra fietsers van Vlaanderen naar Brussel zullen rijden via die fietsroutes? Als er file is op de gewestelijke fietsroute 11 (GFR 11), is de verkeerssituatie rampzalig voor fietsers. Ze geraken dan niet verder en moeten slalommen tussen het autoverkeer.

Ik ben zelf een overtuigde, dagelijkse fietser.

créativité avec les parkings de transit, par exemple au Basilix à Grand-Bigard. Aux heures de pointe, la circulation sur le ring entre Grand-Bigard et le Parking C est complètement bloquée. Vous ne pouvez donc pas attendre des gens qu'ils roulent encore une demi-heure de plus pour atteindre le Parking C. Il faut des parkings de transit beaucoup plus près des travaux.

Je serais aussi intéressée par l'analyse de la phase de test. Les bus sont aussi bloqués dans la circulation lorsqu'il y a des embouteillages, par exemple sur l'avenue des Gloires Nationales. À l'époque de M. Chabert, il avait même été envisagé de faire passer les bus par le parc Élisabeth. Pouvez-vous me garantir que cette option n'est plus envisagée ?

Wanneer ik zie dat er een file staat, weet ik dat ik dubbel zo lang onderweg zal zijn naar het parlement. De banen van de GFR 11 zijn niet bedoeld voor gemengd gebruik. Uit frustratie gaan automobilisten immers overal staan. Je kunt er met de fiets simpelweg niet meer door. Als u echt zeshonderd bijkomende fietsers via die route naar het centrum wilt krijgen, zult u andere maatregelen moeten nemen.

De werkzaamheden van tram 9 zullen nog volop bezig zijn, wanneer de werkzaamheden aan de Leopold II-tunnel beginnen. Hoe vangt u de omleiding van de Jetselaan op? In Jette zijn er nog steeds files door die werkzaamheden.

Er moet veel creatiever worden omgesprongen met overstapparkings, zoals bijvoorbeeld aan Basilix in Groot-Bijgaarden. Dat is absoluut noodzakelijk. Tijdens het spitsuur zit het verkeer op de Ring tussen Groot-Bijgaarden en Parking C compleet vast. Je kunt niet verwachten dat mensen nog een halfuur of langer extra rijden tot aan Parking C. Je hebt overstapparkings nodig die veel dichter bij de werkzaamheden liggen.

Ik ben ook geïnteresseerd in de analyse van de testfase. Bussen zitten ook vast in het verkeer als er files staan op bijvoorbeeld de Landsroemlaan. Ten tijde van minister Chabert werd zelfs overwogen om bussen door het Elizabethpark te laten rijden. Kunt u mij garanderen dat dat geen optie meer is?

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

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis partisan de la réalisation de tests sur la qualité de l'air partout dans la Région. Peu m'importe que l'on m'accuse d'être un ennemi de la voiture ! La qualité de l'air devrait être affichée en temps réel. Malheureusement, cela ne relève pas de ma compétence. Je continuerai à tenter de convaincre ma collègue de le faire.

Nous avons déjà discuté du dossier avec hub.brussels, le VOKA et BECI. Nous avons aussi eu une réunion avec les bourgmestres. Ils étaient d'accord et aucun n'a soulevé de problèmes ou émis de suggestions. Tous ont d'ailleurs approuvé le

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ook ik ben er voorstander van de luchtkwaliteit overal in het gewest te meten en realtime af te beelden, maar dat valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik kan alleen maar blijven proberen om mijn collega te overtuigen.*

Het dossier werd al besproken met hub.brussels, VOKA en BECI en op vergaderingen met de burgemeesters ging iedereen akkoord. Ze hebben ook allen de notulen van de vergaderingen goedgekeurd.

Het gewest raadpleegt de gemeenten, maar blijft wel bevoegd en het is uiteindelijk de Brusselse

procès-verbal de la réunion.

La Région ne se substitue pas aux communes. Mais si on veut abolir la Région bruxelloise, qu'on me le dise ! Quoi qu'il en soit, la Région est compétente et consulte les communes. Au final, c'est cependant le gouvernement régional qui prend les décisions. Dans une certaine mesure, c'est heureux, car les communes n'ont pas toujours la même opinion.

Les premiers jours du chantier seront sans doute difficiles. Les gens doivent s'adapter. À en croire mon expérience, cela prendra au minimum deux semaines. On suivra et on évaluera ce processus. Puis, les experts externes et communaux, ainsi que les fonctionnaires, proposeront les adaptations nécessaires. Nous les soumettrons aux communes et, enfin, le gouvernement décidera.

(Remarques de Mme Carthé)

Il y a eu une réunion dont le procès-verbal a été approuvé par toutes les communes.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Elles ont aussi marqué leur accord sur la mise en place du sens unique ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui. Après avoir reçu l'explication, un bourgmestre s'est exclamé : "Mince ! Qu'est-ce que mon collège a fait ?". Il faut bien comprendre que si nous pouvions éviter le sens unique, nous l'éviterions. L'explication est très claire : il faut le faire, pour les ambulances, pour les pompiers, pour les bus, ainsi que pour les riverains. Dans le cas contraire, nous allons stimuler le trafic dans les quartiers.

Encore une fois, ces tests n'étaient pas mon idée !

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Cela ne veut donc pas dire que vous allez rendre ce sens unique permanent après les travaux.

M. Pascal Smet, ministre.- Pas du tout. Cette mesure ne sera mise en place que pendant les travaux. Je ne peux pas être plus clair !

Le protocole d'accord avec la Flandre est clair : nous allons travailler ensemble sur tous les grands chantiers interrégionaux. La Flandre s'est engagée

regering die beslist. Soms is dat maar goed ook, want gemeenten zitten niet altijd op dezelfde golflengte.

De eerste twee weken van de werken zullen ongetwijfeld moeilijk zijn. We zullen de toestand op de voet volgen en evalueren. Vervolgens kunnen externe en gemeentelijke experts aanpassingen voorstellen, die de regering aan de gemeenten zal voorleggen alvorens een beslissing te nemen.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Daar werd over vergaderd en alle gemeenten hebben de notulen van die vergadering goedgekeurd.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Hebben ze zich ook akkoord verklaard met het invoeren van eenrichtingsverkeer?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ja. We hebben toen ook uitgelegd waarom we niet anders konden. Het eenrichtingsverkeer is nodig voor de hulpdiensten en bussen en ook voor de buurtbewoners. Zonder dat eenrichtingsverkeer zouden we immers meer verkeer in de buurt aanzuigen.*

Ik herhaal dat die tests niet mijn idee waren!

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Het is dus niet de bedoeling om dat eenrichtingsverkeer te behouden na de werken?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Neen, alleen maar voor de duur van de werf.*

Voorts hebben we met Vlaanderen een duidelijk akkoord bereikt. We zullen samenwerken voor alle grote intergewestelijke werken. Vlaanderen heeft

à mettre des bus en service et je ne vois pas pourquoi elle ne respecterait pas ses engagements.

Elle a été très coopérative dès le début et j'ai le sentiment que certains veulent faire un mauvais procès à la Flandre. Or, ce n'est pas légitime dans ce dossier en particulier. Il est vrai qu'il faut faire davantage de parkings de transit en Flandre qu'en Wallonie, car le problème des navetteurs y est plus structurel.

La SNCB a pris une autre décision problématique à cet égard : rendre payantes les places de stationnement aux gares en Flandre et en Wallonie. Il s'agit d'une décision du gouvernement fédéral, et non du gouvernement régional. Il ne veut pas revenir sur ce point, étant donné que de nombreuses communes et la SNCB demandent parfois que les parkings soient payants. Ce n'est pas si simple.

Tout un plan est prévu pour stocker le matériel. Certaines zones sont destinées à cela.

(Remarques de Mme Carthé)

En surface et en souterrain. Tout cela est bien expliqué et nous pourrons y revenir encore si vous le souhaitez.

En ce qui concerne la Porte de Ninove, les travaux de voirie seront normalement terminés dans les semaines à venir. Le chantier avance à vive allure.

(Remarques de Mme Carthé)

Évidemment, puisque nous leur avons demandé de terminer le boulevard, qui comporte deux fois deux bandes pour les voitures. Vous pouvez constater vous-même que les choses ont bien avancé. Tout n'est évidemment pas encore achevé. Je pense au parc ou à la nouvelle place située Porte de Ninove.

Je vous confirme une nouvelle fois que le tunnel ouvert représente deux fois deux bandes de circulation en journée.

Par ailleurs, je suggère aux Bruxellois qui se rendent à la mer de prendre, comme moi, le train. J'ai arrêté de prendre la voiture.

beloofd om bussen in te leggen en ik zie niet in waarom het die afspraak niet zou nakomen.

Van meet af aan heeft Vlaanderen zich constructief opgesteld in dit dossier, ook al zijn er meer overstapparkings nodig in Vlaanderen dan in Wallonië. Dat is ook logisch, want het probleem met de pendelaars is er structureler.

Helaas heeft de federale regering besloten om van de parkings aan Vlaamse en Waalse stations betaalparkings te maken. Ze zal daar niet op terugkomen, want vele gemeenten en de NMBS hebben daar zelf om gevraagd.

Verder werd er voorzien in bepaalde boven- en ondergrondse zones voor de opslag van het materieel.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

De werken aan de Ninoofsepoort vlotten behoorlijk. De werken aan de weg zouden in de loop van de komende weken klaar moeten zijn.

(Opmerkingen van mevrouw Carthé)

Dat betekent dus dat er twee maal twee rijstroken voor auto's klaar zullen zijn. Niet alles zal dan echter klaar zijn. Zo moeten het park en het nieuwe plein aan de Ninoofsepoort nog afgewerkt worden.

De Brusselaars die naar zee willen gaan, zou ik ten slotte aanraden om, net als ik, de trein te nemen.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Étant donné qu'on pourra moins sortir en voiture et que ce n'est déjà pas évident en été, il faudra peut-être aussi un ou deux trains de plus par jour.

M. Pascal Smet, ministre.- Mes parents habitent à Ostende. Je prends aussi le train et je sais que c'est mieux que la voiture.

Cette question relève toutefois des chemins de fer. S'il y a une demande, je peux difficilement imaginer qu'ils ne le fassent pas.

Mme Catherine Moureaux (PS).- J'entends que vous n'aviez pas prévu cela, mais j'attire votre attention sur ce sujet.

M. Pascal Smet, ministre.- Mais ce n'est pas moi qui en décide. À chacun ses compétences.

Mme Catherine Moureaux (PS).- Vous avez tout de même fait des demandes à la SNCB et vous avez été entendu pour l'afflux. Tant mieux si, à la suite du débat d'aujourd'hui, cette proposition peut être travaillée.

M. Pascal Smet, ministre.- La SNCB a dit qu'elle allait surveiller la demande. Si elle constate qu'elle est plus forte que l'offre, elle va augmenter l'offre de trains, pour le trafic entrant comme pour le trafic sortant. Donc, s'il y a un problème pour les Bruxellois, elle va augmenter son offre.

Mme Catherine Moureaux (PS).- C'est parfait.

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne le covoiturage, le Heysel offre une solution. Ce n'est pas si facile non plus, car le parking doit aussi avoir une entrée et une sortie vers le ring. C'est le problème avec Brussels Kart : il faut faire des travaux d'infrastructures. On pourrait y arriver d'ici 2019, si tout va bien. Pour cette année, c'était trop court, en raison de l'importance des travaux.

Quant à la communication, nous avons déjà eu quatre réunions dans les quartiers. Il doit encore y en avoir une à Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe et dans le quartier Sainctelette.

Pour le moment, et jusqu'au 1er juillet, les travaux

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Moeten er dan ook niet tot twee treinen extra per dag worden ingezet?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Als er vraag naar is, zal de NMBS, die ter zake bevoegd is, daar ongetwijfeld aan tegemoetkomen.*

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Ik stel die vraag, omdat ik vaststel dat u daarin niet hebt voorzien.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik beslis daar niet over.*

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Het zou goed zijn, mocht er naar aanleiding van het debat van vandaag een voorstel worden uitgewerkt.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De NMBS heeft toegezegd dat zij de vraag zou monitoren. Indien die groter wordt dan het aanbod, zal zij het aantal treinen verhogen. Dus ingeval van problemen voor de Brusselaars, verhoogt zij haar aanbod.*

Mevrouw Catherine Moureaux (PS) *(in het Frans).- Perfect.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Voor carpoolers zal de Heizel een oplossing kunnen bieden tegen 2019, wanneer de parking zal zijn voorzien van een op- en afrit naar de Ring. Op Brussels Kart zouden te veel infrastructuurwerken nodig zijn.*

Wat de communicatie betreft, er vonden al vier infovergaderingen plaats; die in Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem en de Sainctelettewijk volgen nog. Wij zullen alvast grote mediacampagnes voeren vanaf 1 juni, aangezien wij de grote hinder pas verwachten vanaf 1 juli met de sluiting van de tunnel overdag.

n'ont lieu que la nuit. Tous ceux qui habitent dans cette zone savent d'ailleurs que, par le passé, le tunnel a été régulièrement fermé la nuit. L'impact sera limité, car on ne le fermera pas les vendredis et samedis soirs, quand il y a beaucoup de trafic. On ne cherche pas à créer de l'agitation gratuitement, mais pour la grande fermeture, nous allons beaucoup communiquer, dès le 1er juin, par des campagnes médiatiques.

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- Un site internet spécifique est-il prévu ? Quand sera-t-il accessible ?*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Komt er een specifieke website? Wanneer zal die beschikbaar zijn?

M. Pascal Smet, ministre.- Pour tous nos chantiers, vous pouvez consulter le site internet de Bruxelles Mobilité. On y trouve toutes les informations.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Je kunt alle informatie over de verschillende werken terugvinden op de website van Brussel Mobiliteit.*

Mme Annemie Maes (Groen) *(en néerlandais).- À mon sens, il y a un problème.*

Mevrouw Annemie Maes (Groen).- Volgens mij is er een probleem.

M. Pascal Smet, ministre.- Nous travaillons en collaboration avec le Verkeerscentrum, Mobiris et tous les acteurs concernés. Tout le monde commencera à communiquer à partir du 1er juin.

Toute communication faite maintenant serait inutile, car personne n'y prêterait attention. En outre, si nous communiquions dès maintenant, nous prendrions un grand risque, dans le sens où plus personne n'écouterait en juin, alors que c'est précisément à ce moment-là qu'il faudra être attentif.

Tous les experts s'accordent à dire qu'il faut communiquer clairement et intensivement un mois à l'avance. À partir du 1er juin, une communication de masse va se mettre en place, par tous les moyens disponibles.

(Remarques de Mme Maes et M. De Lille)

Dépliants, sites internet, télévision... Honnêtement, après les quatre réunions, tout le monde a bien compris.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het heeft geen zin om nu al te communiceren. Dat is veel te vroeg. Vanaf 1 juni zullen alle spelers evenwel een grootschalige informatiecampagne starten, via verschillende kanalen.*

(Opmerkingen van mevrouw Maes en de heer De Lille)

Na vier vergaderingen heeft iedereen de zaak goed begrepen.

Mme Michèle Carthé (PS).- Peut-on obtenir le

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).-*

procès-verbal de la réunion des bourgmestres ?

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint a-t-il un impact sur les zones de livraison pour les commerçants ?

Mme Michèle Carthé (PS).- Quelle est la réponse à ma demande de recevoir le procès-verbal ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je vais me renseigner auprès du gouvernement.

Mme la présidente.- En ce qui concerne le parking du Carrefour Basilix, vous avez mentionné un problème que vous alliez aborder.

M. Pascal Smet, ministre.- - La situation à Auderghem était différente. Je vous fournirai des explications par la voie officieuse.

- Les incidents sont clos.

Kunt u ons de notulen van de vergadering met de burgemeesters bezorgen?

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Heeft de herinrichting van de Keizer Karellaan een impact op de leveringszones voor de handelaars?*

Mevrouw Michèle Carthé (PS) *(in het Frans).- Kunt u mij een antwoord geven met betrekking tot de notulen?*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal dat navragen.*

Mevrouw de voorzitter.- U zou meer uitleg geven met betrekking tot de parking van Basilix.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het gaat om een heel andere situatie dan in Oudergem. Ik zal u daar meer over vertellen in de wandelgangen.*

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME EVELYNE HUYTEBROECK

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

concernant "l'élagage des arbres avenue Albert à Forest".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "l'élagage des marronniers de l'avenue Albert".

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK

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

betreffende "het kappen van de bomen aan de Albertlaan in Vorst".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,

betreffende "het snoeien van de kastanjebomen op de Albertlaan".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ELS AMPE,

concernant "l'élagage d'arbres avenue Albert".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'élagage d'arbres sur la voie publique".

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "l'état d'avancement de l'automatisation du métro".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE,

betreffende "het snoeien van bomen in de Albertlaan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de snoei van bomen op de openbare weg".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "de stand van zaken met betrekking tot de automatisering van de metro".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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 des plans d'action communaux de stationnement dans le cadre du Plan régional de politique du

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de stand van zaken omtrent de gemeentelijke parkeeractieplannen in het kader van het Gewestelijk

stationnement (PRPS)".

INTERPELLATION DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

concernant "la liste des points noirs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale".

Mme la présidente.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'évaluation des voitures partagées en libre-service intégral (free floating)".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'obligation de signaler la suppression d'emplacements de parcage à l'Agence du stationnement".

Parkeerbeleidsplan (GPBP)".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "de lijst van zwarte verkeerspunten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

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 evaluatie van autodelen via free floating".

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 verplicht melden van het schrappen van parkeerplaatsen aan het

Parkeeragentschap".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la création de points Mobilité à Bruxelles".

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 oprichting van Mobipunten in Brussel".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "l'accessibilité nocturne de l'aéroport de Bruxelles".

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 nachtelijke bereikbaarheid van Brussels Airport".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "l'état de vétusté de certains bus articulés".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de verouderde staat van sommige gelede bussen".

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,

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "l'évaluation des rues cyclables et l'extension du dispositif à des artères supplémentaires".

betreffende "de evaluatie van de fietsstraten en de uitbreiding van de maatregel naar bijkomende assen".

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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

concernant "l'installation de potelets sur la chaussée de Gand".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

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

betreffende "de plaatsing van paaltjes aan de Gentsesteenweg".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la convention-cadre concernant le développement de voies vertes et d'aménagements cyclo-piétons le long des voies ferrées en Région de Bruxelles-Capitale".

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 inrichting van groene verbindingen en fiets- en voetgangersvoorzieningen langsheen treinsporen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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 du covoiturage à Bruxelles".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de ontwikkeling van carpooling in Brussel".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN DE HEER PASCAL SMET,

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la poursuite de l'intégration billettique et tarifaire entre les différentes sociétés de transports en commun".

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

betreffende "de verdere ticket- en tariefintegratie tussen de verschillende openbare vervoersmaatschappijen".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les pistes cyclables sur la Petite ceinture".

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 fietspaden op de Kleine Ring".

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 fraude aux pierres bleues et les éventuels cas concernant des chantiers de la Région bruxelloise".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de fraude met blauwe steen en de eventuele gevallen op bouwplaatsen in het Brussels Gewest".

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 "les intoxications au CO et les odeurs de mazout relevées dans certains bus de la STIB".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de CO-vergiftigingen en de geur van stookolie in sommige bussen van de MIVB".

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant "l'adaptation de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et la stratégie conséquente en matière de politique CNG".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de aanpassing van richtlijn 2014/94/EU over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de overeenkomstige strategie inzake CNG-beleid".

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,

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les dispositifs de traitement de l'air utilisés dans les tunnels".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

EN AAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de maatregelen voor de behandeling van de lucht in de tunnels".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le projet de nouveau système de détection de fraude à la STIB et le dysfonctionnement actuel de certains mécanismes de contrôle".

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het plan voor een nieuw fraudedetectiesysteem bij de MIVB en de huidige gebrekkige werking van bepaalde controlemechanismen".

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "la méthodologie d'élaboration du Plan taxi suite à la manifestation du 27 mars 2018 et l'évolution de la jurisprudence en matière de droit du travail et de l'économie de plateformes".

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de methode voor de opstelling van het Taxiplan na de betoging van 27 maart 2018 en de evolutie van de rechtsspraak inzake arbeidsrecht en de platformeneconomie".

Mme la présidente.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

Mevrouw de voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

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

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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 Bizet à Anderlecht".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

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

betreffende "de overstapparking Bizet in Anderlecht".

Mme la présidente.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

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

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 "l'état d'avancement du projet de construction de la passerelle Picard".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de vordering van de bouw van de voetgangersbrug Picard".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

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

concernant "la gratuité des transports en commun bruxellois pour les scouts".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

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

betreffende "gratis Brussels openbaar vervoer voor de scouts".

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

concernant "les agressions à l'encontre du personnel de la STIB".

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 agressie tegen MIVB-personeel".

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

PUBLICS,

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2017".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "le remplacement de stations Villo ! fermées provisoirement par des stations mobiles".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "les dix améliorations rapides pour les cyclistes issues du projet 'My Bikeworld'".

QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

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

concernant "la sécurisation des trémies d'accès au réseau souterrain de la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME

OPENBARE WERKEN,

betreffende "het tevredenheidsonderzoek bij de reizigers van de MIVB voor 2017".

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 vervanging van tijdelijk gesloten Villo!-stations door mobiele stations".

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 10 quick wins voor fietsers uit het 'My Bikeworld'-project".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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

betreffende "de beveiliging van de toegangstrechters van het ondergrondse net van de MIVB".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN

CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "les voitures qui s'engagent et restent coincées dans des stations de (pré)métro".

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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

concernant "la reprise des travaux du RER".

Mme la présidente.- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

_____

ACHTER,

betreffende "de vastrijdende auto's in (pre)metrostations".

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 heropstart van de spoorwerken aan het GEN".

Mevrouw de voorzitter.- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.

_____

ANNEXES / BIJLAGEN

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180511101213leopold_ii_operationeel_plan.pdf_.pdf

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/pd20180511101415pres_planbus.pdf_.pdf