

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales	Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen
Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications	Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen
RÉUNION DU	VERGADERING VAN
MERCREDI 16 JUILLET 2008	WOENSDAG 16 JULI 2008

Le Compte rendu intégral contient le texte intégral des Het Integraal verslag bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief* 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 gedrukt - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de traduction est un résumé. vertaling een samenvatting.

### **SOMMAIRE INHOUD INTERPELLATIONS** 9 **INTERPELLATIES** 9 - de Mme Françoise Schepmans - van mevrouw Françoise Schepmans M Pascal Smet. ministre tot de heer Pascal Smet, minister van de gouvernement de la Région de Bruxelles-Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, betreffende "de studie van 'Brussels concernant "l'étude de 'Brussels Studies' au sujet de la STIB". Studies' over de MIVB". Discussion – Orateurs: M. Pascal Smet, 11 Bespreking – Sprekers: de heer Pascal 11 ministre, Mme Françoise Schepmans, Smet, minister, mevrouw Françoise M. Willem Draps, président. Schepmans, de heer Willem Draps, voorzitter. 15 - de M. Rachid Madrane - van de heer Rachid Madrane 15 M. Pascal Smet. ministre tot de heer Pascal Smet, minister van de gouvernement de la Région de Bruxelles-Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "la carte MOBIB et plus betreffende "de MOBIB-kaart en meer particulièrement les garanties d'anonymat et bepaald de waarborgen inzake naamloosles risques liés à l'utilisation des données heid en de gevaren van het gebruik van personnelles qui y sont contenues". persoonsgegevens die erin opgenomen zijn". Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 16 Toegevoegde interpellatie van mevrouw 16 Céline Delforge, concernant "l'introduction généralisée de la betreffende "de algemene invoering van de carte MOBIB sur le réseau de la STIB". MOBIB-kaart op het MIVB-net".

Interpellation jointe de M. Johan Demol,	15	Toegevoegde interpellatie van de heer Johan Demol,	15
concernant "les valideurs du système MOBIB".		betreffende "de ontwaardingstoestellen voor het MOBIB-systeem".	
Interpellation jointe de Mme Nathalie Gilson,	15	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Nathalie Gilson,	15
concernant "le lancement de la carte MOBIB".		betreffende "de invoering van de MOBIB-kaart".	
Interpellation jointe de Mme Dominique Braeckman,	16	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Dominique Braeckman,	16
concernant "les éventuels aspects sanitaires du système MOBIB".		betreffende "de eventuele gezondheids- aspecten van het MOBIB-systeem".	
Discussion conjointe – Orateurs : M. Pascal Smet, ministre, Mme Céline Delforge, M. Rachid Madrane, M. Willem Draps, président, Mme Dominique Braeckman.	22	Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Céline Delforge, de heer Rachid Madrane, de heer Willem Draps, voorzitter, mevrouw Dominique Braeckman.	22
- de M. Christos Doulkeridis	35	- van de heer Christos Doulkeridis	35
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 politique de recrutement de la STIB".		betreffende "het aanwervingsbeleid van de MIVB".	
Discussion – Orateurs: M. Hamza Fassi-Fihri, M. Pascal Smet, ministre, M. Christos Doulkeridis.	36	Bespreking – Sprekers: de heer Hamza Fassi-Fihri, de heer Pascal Smet, minister, de heer Christos Doulkeridis.	36

Mme Viviane Teitelbaum, M. Mahfoudh

Romdhani, vice-président.

#### - de Mme Véronique Jamoulle 43 - van mevrouw Véronique Jamoulle 43 Pascal ministre tot de heer Pascal Smet, minister van de M. Smet, gouvernement de la Région de Bruxelles-Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "la tarification des abonnements betreffende "de tarieven van de schoolscolaires de la STIB". abonnementen van de MIVB". 45 Discussion - Orateurs: M. Pascal Smet, Bespreking – Sprekers: de heer Pascal 45 ministre, Mme Véronique Jamoulle, Mme Smet, minister, mevrouw Véronique Céline Delforge. Jamoulle, mevrouw Céline Delforge. - de M. Willem Draps 48 - van de heer Willem Draps 48 ministre tot de heer Pascal Smet, minister van de M. Pascal Smet. Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "la place Flagey et le résultat betreffende "het Flageyplein en qui n'est pas à la mesure du budget resultaat dat niet in verhouding staat tot het réellement dépensé et des ambitions werkelijk uitgegeven bedrag affichées". plannen". Interpellation jointe de M. Frédéric Erens, 48 Toegevoegde interpellatie van 48 de heer Frédéric Erens, concernant "les matériaux utilisés lors du betreffende "de gebruikte materialen bij de réaménagement de la place Flagey". heraanleg van het Flageyplein". Interpellation 49 Toegevoegde interpellatie van 49 jointe Viviane de Mme mevrouw Teitelbaum, Viviane Teitelbaum, betreffende "de fonteinen concernant "les fontaines de la place van het Flageyplein". Flagey". Discussion conjointe – Orateurs : M. Willy 56 Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de** 56 Decourty, M. Pascal Smet, ministre, heer Willy Decourty, de heer Pascal M. Willem Draps, M. Frédéric Erens, Smet, minister, de heer Willem Draps,

de heer Frédéric Erens, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Mahfoudh

Romdhani, ondervoorzitter.

QUESTIONS ORALES	75	MONDELINGE VRAGEN	75
- de M. Michel Colson  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	75	- van de heer Michel Colson aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	75
concernant "l'accès de la STIB à la Banque-Carrefour".		betreffende "de toegang van de MIVB tot de Kruispuntbank".	
- de Mme Anne Swaelens  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "le manque de transports en commun desservant la commune d'Uccle".	76	- van mevrouw Anne Swaelens  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het gebrek aan openbaar vervoer van en naar Ukkel".	76
- de Mme Anne Swaelens  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 travaux de la station Lemonnier".	79	- van mevrouw Anne Swaelens  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de voortgang van de werken aan het station Lemonnier".	79
- de Mme Martine Payfa  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "l'accident entre deux véhicules de la STIB sur la place Wiener".	81	- van mevrouw Martine Payfa  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "het ongeval tussen twee MIVB-voertuigen op het Wienerplein".	81

16-07-2008

Question orale jointe de Mme Adelheid 81 Toegevoegde mondelinge vraag van 81 mevrouw Adelheid Byttebier, Byttebier, concernant "la sécurité des transports en betreffende "de veiligheid van het openbaar commun après l'accident entre un bus et un vervoer n.a.v. het tram- en busongeval op tram place Wiener". het Wienerplein". - de Mme Françoise Schepmans 84 - van mevrouw Françoise Schepmans 84 aan de heer Pascal Smet, minister van de M. Pascal Smet. ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "la lisibilité du réseau de betreffende "de onduidelijke informatie transports publics bruxellois". over het Brussels openbaarvervoernet". - de M. Mustapha El Karouni 86 - van de heer Mustapha El Karouni 86 M. Pascal Smet, ministre aan de heer Pascal Smet, minister van de gouvernement de la Région de Bruxelles-Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "la remise à niveau du permis betreffende "het opfrissen van het rijbewijs de conduire pour les plus de 55 ans". voor 55-plussers". 89 - de M. Mustapha El Karouni 89 - van de heer Mustapha El Karouni ministre aan de heer Pascal Smet, minister van de M. Pascal Smet, du Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des met Mobiliteit en Openbare Werken, Travaux publics, concernant "les accidents de la route en betreffende "de verkeersongevallen in het Région de Bruxelles-Capitale". Brussels Hoofdstedelijk Gewest". 91 91 - de M. Mustapha El Karouni

concernant "le bus des musées".

Smet,

gouvernement de la Région de Bruxelles-

Capitale, chargé de la Mobilité et des

ministre

Pascal

M.

Travaux publics,

- van de heer Mustapha El Karouni

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

betreffende "de museumbus".

93

96

### - de Mme Viviane Teitelbaum

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

concernant "l'ouverture d'un bureau de liaison de la STIB à Istanbul".

### - de M. Mustapha El Karouni

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

concernant "l'avenir de la chapelle Sainte-Rita de la station Rogier".

### - van mevrouw Viviane Teitelbaum

16-07-2008

93

96

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

betreffende "de opening van een verbindingsbureau van de MIVB in Istanbul".

## - van de heer Mustapha El Karouni

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

betreffende "de toekomst van de Sint-Ritakapel in het station Rogier".

Présidence : M. Willem Draps, président. Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.

### INTERPELLATIONS

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

## INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "l'étude de 'Brussels Studies' au sujet de la STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- Nul doute que vous ayez eu l'occasion de prendre connaissance de l'étude menée au sujet de la STIB par Brussels Studies, et parue quelques jours avant une nouvelle modification apportée au réseau de surface.

Les observations relevées dans cette étude sont assez défavorables, puisqu'un tiers seulement du réseau bus et tram parvient à réaliser une vitesse commerciale dépassant les 17 à 18 km/h, alors qu'a Strasbourg, le tram qui traverse certains quartiers à allure réduite atteint une vitesse commerciale de 21,4 km/h.

Certes, des progrès peuvent être accomplis à Bruxelles en intensifiant le recours aux sites propres, tant pour les tramways que les bus, mais nous nous demandons si la STIB apprécie à sa juste mesure la situation préoccupante de son réseau. Quelles sont les raisons qui lui dictent des décisions allant à contresens de l'amélioration de la vitesse commerciale?

Je m'interroge aussi sur la programmation des feux

### **INTERPELLATIES**

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

# INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de studie van 'Brussels Studies' over de MIVB".

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Enkele dagen voor de recente wijzigingen van het openbaar vervoersnet in voege traden, heeft Brussels Studies de resultaten bekendgemaakt van een studie over de MIVB.

De cijfers zijn weinig positief. Slechts een derde van de trams en de bussen haalt een commerciële snelheid van meer dan 17 km/u. In een stad als Straatsburg halen de trams een commerciële snelheid van 21,4 km/u, ook al rijden ze door wijken met een snelheidsbeperking.

De Brusselse situatie kan verbeteren door trams en bussen nog vaker in eigen bedding te laten rijden. Ik vraag me echter af of de MIVB wel inziet hoe slecht het met haar netwerk is gesteld. Waarom neemt ze beslissingen die tegen een verbetering van de commerciële snelheid ingaan?

Ik stel me ook vragen bij de automatische verkeerslichten, die eveneens in de studie aan bod komen.

à distance, une question également abordée dans cette étude.

M. le ministre, est-il logique, que, depuis le 30 juin 2008, les usagers de la ligne « 23 », qui avaient coutume de se rendre à la gare du Midi au départ d'Ixelles ou d'Uccle soient contraints d'abandonner le « 23 » à Vanderkindere pour continuer leur parcours dans un tram 3 ou 33 suivant le moment de la journée ?

Vous promettez des fréquences élevées qui n'existeront qu'à certains moments de la journée, mais certainement pas en soirée ou pendant le week-end, rendant ainsi le transport public encore moins attrayant.

Cette scission de ligne est pratiquée dans le but, diton à la STIB, d'améliorer la vitesse commerciale. Dans le cas du tram 23, je puis vous dire que cet argument ne tient pas la route!

En effet, entre la place Vanderkindere et la gare du Midi, le parcours du 23 est en site propre ou en souterrain, ce qui permet d'atteindre une bonne vitesse commerciale, mais la STIB s'obstine à pratiquer des coupes sombres, là où la vitesse commerciale est incontestablement bonne.

Nous pouvons considérer que c'est l'usager qui, une nouvelle fois, fera les frais de cette décision mal pensée.

Cependant, comme toujours, la STIB persiste dans sa volonté de supprimer un tronçon performant en imposant aux usagers une rupture de charge inopportune.

Vous me direz que le plan de réorganisation de la STIB a été approuvé en 2005. Toutefois, vous êtes amené, dans certains cas, à apporter des modifications à ce plan initial, lorsqu'elles semblent opportunes : création de la ligne 4 - elle ne figure pas dans le plan 2005 -, rétablissement de la liaison pont Van Praet - Nord par le bus 47, abandon de la restructuration de la ligne de bus 45 et réorganisation de la ligne 88, autant d'exemples qui montrent qu'en cas de nécessité, le plan de réorganisation de la STIB peut être modifié.

Je ne souhaite absolument pas remettre en cause la création de la ligne 4, car elle répond à une demande et enregistre un réel succès de

Is het normaal dat de gebruikers van lijn 23 sinds 30 juni 2008 verplicht zijn om in Vanderkindere op tram 3 of 33 over te stappen, terwijl tram 23 hen voordien tot halte Zuid bracht?

U belooft dat er meer voertuigen worden ingezet, maar dat gebeurt alleen tijdens de kantooruren. Zo wordt het openbaar vervoer zeker niet aantrekkelijker.

De splitsing van lijnen zou de commerciële snelheid moeten verbeteren. In het geval van tram 23 is dat alvast niet het geval! Op het traject tussen Vanderkindere en Zuid reed de tram voordien al in eigen bedding of ondergronds, waardoor de commerciële snelheid correct was. Eens te meer is de gebruiker de dupe van een weinig doordachte beslissing.

De MIVB heeft eens te meer plannen om een succesvolle lijn af te schaffen en de reizigers tot een overstap te verplichten.

Het reorganisatieplan van de MIVB werd goedgekeurd in 2005. U hebt daaraan een aantal wijzigingen aangebracht, zoals de aanleg van lijn 4, de herinvoering van bus 47 tussen de Van Praetbrug en Noord, de afschaffing van de herstructurering van bus 45 en de reorganisatie van lijn 88.

Ik stel de aanleg van lijn 4 helemaal niet in vraag, maar er zijn problemen met de regelmaat van het aanbod. Aanpassingen zijn dus noodzakelijk.

Misschien probeert u zich te strikt aan het oorspronkelijke plan te houden, terwijl dat net als elk ander plan niet noodzakelijk volmaakt is. Uit de genoemde studie blijkt dat de MIVB niet op het juiste spoor zit. Is het dan niet beter om ingrepen als de verplichte overstap aan bepaalde haltes opnieuw te bekijken? Heeft de jongste reorganisatie van het netwerk niet meer verwarring gesticht dan dat ze voordelen oplevert?

fréquentation. Cependant, vous ne pouvez contester qu'elle pose un problème de régularité et que des améliorations s'imposent.

Il ne faudrait pas que vous vous en teniez trop strictement au plan initial, comme vous le faites trop souvent. Tout plan peut présenter des imperfections et l'étude de Brussels Studies confirme que la STIB n'est pas sur la bonne voie : ses vitesses commerciales restent inférieures aux niveaux prévus et continuent même de chuter.

La dernière réforme du réseau de surface ne crée-telle pas plus de confusion qu'elle n'apporte d'améliorations au réseau ?

Les enseignements tirés de l'étude de I'ULB ne constituent-ils pas une raison supplémentaire de reconsidérer avec réalisme les attentes des usagers des transports publics bruxellois et la pertinence des ruptures de charge imposées à Vanderkindere, au Midi ou au Nord?

#### Discussion

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

**M.** Pascal Smet, ministre.- J'ai l'impression que Mme Schepmans revient toujours sur le même sujet, car nous avons déjà eu plusieurs fois ce débat. Je ne vais pas répéter tout ce que j'ai déjà dit, je me contenterai d'en rappeler les grandes lignes.

Tout d'abord, le plan métro-tram-bus a été approuvé par le gouvernement ainsi que par cette commission.

Par ailleurs, des modifications restent possibles et je suis ouvert à toutes les suggestions. Il faut parfois trouver des compromis, mais nous en avons l'habitude dans cette ville-région. L'exemple de la ligne 47 montre que je peux accepter le changement. Nous avons déjà eu un débat sur les modifications qui pourraient encore être apportées à l'avenir.

Il est évident que je regrette les ruptures de charge. Cependant, il ne faut pas oublier qu'il y a, à Bruxelles comme à Paris, Londres ou d'autres grandes villes, de nombreuses correspondances.

## Bespreking

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- We hebben dit debat al meermaals gevoerd. Mevrouw Schepmans begint steeds weer over hetzelfde.

Het plan voor het openbaar vervoer werd zowel door de regering als door deze commissie goedgekeurd.

Wijzigingen blijven nog steeds mogelijk. Soms moeten we naar compromissen zoeken, maar dat zijn we gewoon. Ik heb bijvoorbeeld wijzigingen aangebracht aan lijn 47.

Ik vind het natuurlijk niet ideaal dat je moet overstappen, maar in grote steden is dat soms noodzakelijk. Overigens moet je nooit lang wachten op een aansluitende metro.

Ik maak werk van een goede noord-zuidverbinding. De MR had daar trouwens op aangedrongen. De regelmaat wordt gegarandeerd: klanten van het openbaar vervoer kunnen overdag om de drie minuten op een tram rekenen. Er rijden nu moderne

Cela peut prendre plus de temps, mais c'est subjectivement moins long lorsqu'il s'agit de métros puisque les rames se suivent d'assez près.

La liaison nord-sud est maintenant créée. Elle était défendue par de nombreux membres de votre groupe, car elle représente un important pas en avant. La régularité sera assurée et les usagers ne devront plus attendre le tram vingt minutes puisqu'il y en aura un toutes les trois minutes durant la journée. De plus, ce seront des trams modernes. Il nous reste à réaménager la station Lemonnier, la sécuriser, allonger les quais et augmenter la convivialité. Ce ne sera toutefois jamais la station idéale, mais des progrès seront réalisés.

Vous avez mentionné Vicom. Malgré les mesures prises par la STIB, nous arrivons à peine à stabiliser la vitesse commerciale des bus et des trams qui ne circulent pas en site propre. C'est la raison pour laquelle le gouvernement avait décidé, il y a environ deux ans, de demander à la STIB un vrai plan Vicom. Celui-ci est en objectifs d'élaboration. Deux grands sont poursuivis. Le premier consiste à porter le nombre de trams circulant en site propre de 65 à 90% et celui des bus de 25 à 40%. Le deuxième concerne la régulation des feux de signalisation. Je m'attends déjà à ce que vous m'interpelliez à la rentrée parce vous estimerez scandaleux que automobilistes doivent donner la priorité aux trams. Je vous répondrai que c'est ce que vous avez souhaité lors de votre interpellation du 16 juillet. Ceci vous évitera de devoir poser la question.

Je dois avouer qu'il y a aussi des gens très intelligents au MR. Toutefois, Mme Schepmans, je vais vous engager comme arme secrète; vous devriez devenir mon ambassadrice auprès des conseillers communaux MR. En effet, chaque fois que nous présentons un projet de site propre pour le bus, que nous voulons améliorer la vitesse commerciale et qu'une ou deux places de stationnement disparaissent, qui réagit? Le MR. Quand on veut installer un site propre, comme ce sera le cas avenue de la Couronne et chaussée de Louvain à la fin de l'année, qui proteste? Le MR.

**Mme Françoise Schepmans.-** Vous nous faites des procès d'intention! Je ne peux pas l'accepter.

trams op het traject. Het station Lemonnier moet nog worden opgekalefaterd.

U verwees naar de commerciële snelheid. Hoewel de MIVB allerlei maatregelen neemt, is het zeer moeilijk om de reissnelheid van bussen en trams die niet in een eigen bedding rijden, op pijl te houden. Daarom heeft de regering de MIVB twee jaar geleden gevraagd om het Vicomprogramma op te stellen. De MIVB streeft twee belangrijke doelstellingen na: het percentage trams en bussen dat in eigen bedding rijdt, moet toenemen en de verkeerslichten moeten beter worden afgestemd op het openbaar vervoer. Ik veronderstel dat u moord en brand zult schreeuwen omdat automobilisten voorrang moeten geven aan trams, maar met uw interpellatie van vandaag eist u eigenlijk zo'n maatregel.

Mevrouw Schepmans, u zou mijn standpunten moeten verdedigen bij de gemeenteraadsleden van de MR. Als ik een eigen bedding voor een bus wil aanleggen en er twee parkeerplaatsen moeten worden opgeofferd, is het altijd de MR die moeilijk doet.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).-Ik aanvaard niet dat u de MR op deze manier aanvalt.

- **M. le président.-** Vous provoquez un débat, M. le ministre. Je remarque quand même qu'à Jette, le MR est dans l'opposition et n'a pas condamné le projet de desserte en tram.
- **M. Pascal Smet, ministre.** C'est la raison pour laquelle je dis qu'il y a des élus MR intelligents et courageux.

Mme Françoise Schepmans.- Je peux vous assurer que le phénomène "nimby" traverse tous les partis politiques. Il n'est pas propre à certaines formations. Un bon projet est généralement soutenu. Dans mon parti se retrouvent peut-être plus d'individualités, qui s'expriment aussi plus librement. Cependant, je vous assure que la volonté de mettre les transports publics en site propre est largement partagée par mon parti. Je le déclare en tant que chef de groupe.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis bien content d'entendre cette déclaration d'amour pour les sites propres. Toutefois, vous avez raison de dire qu'il y a des réticences dans tous les groupes politiques, mais pas dans le mien heureusement.

Mme Françoise Schepmans.- Ils n'en ont pas l'occasion.

M. Pascal Smet, ministre.- Si j'étais vous, je dirais autre chose.

**Mme Françoise Schepmans.-** Ils ne sont pas assez nombreux, c'est cela?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, c'est ce que je voulais dire.

(Rires)

- **M. le président.-** M. le ministre, revenez-en au sujet de votre réponse.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** Nous devons tous être courageux, et la seule manière d'augmenter la vitesse commerciale, ce sont les sites propres, combinés au système des feux télécommandés. Le marché a été attribué, ils sont prêts à être installés sur les premières grandes lignes.

La police doit mieux faire son travail, puisque trop

**De voorzitter.-** Mijnheer Smet, in Jette zit de MR in de oppositie en daar heeft mijn partij het project voor een nieuwe tramlijn niet aangevallen.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Er zitten dus nog intelligente en moedige politici bij de MR.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Alle politieke partijen hebben wel eens last van het NIMBY-syndroom, maar goede plannen krijgen doorgaans een breed draagvlak. Het verschil is dat de leden van de MR meer vrijheid krijgen om hun mening te uiten. Ik kan u verzekeren dat de MR voorstander is van meer eigen beddingen voor het openbaar vervoer.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Dat doet me plezier. Overigens doen mijn partijleden daar nooit moeilijk over.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Dat komt omdat ze daar de gelegenheid niet toe krijgen.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Als ik u was, zou ik het anders formuleren.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Bedoelt u dat uw partijleden niet talrijk genoeg zijn?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ja.

(Gelach)

**De voorzitter.-** Mijnheer Smet, gelieve niet af te wijken van het onderwerp.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De enige manier om de reissnelheid van het openbaar vervoer te verbeteren, bestaat erin om eigen beddingen aan te leggen en de verkeerslichten aan te passen. Er wordt binnenkort werk van gemaakt.

De politie moet haar werk beter doen. Al te vaak worden bussen en trams geblokkeerd door souvent, en milieu urbain, les trams et les bus sont bloqués par les automobilistes, qui, dans cette ville, sont de plus en plus égoïstes. Ils bloquent le transport public une minute ici, une minute là-bas, et cela se répercute sur toute la chaîne.

Je connais la conclusion de cette étude : il n'y a rien de neuf. J'ai déjà répondu en séance plénière à une question d'actualité de M. Rachid Madrane sur le sujet.

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

Mme Françoise Schepmans.- Les parlementaires, qui sont aussi parfois des usagers des transports publics, y sont favorables. Cependant, on me dit souvent qu'il faut des transports publics performants pour abandonner la voiture.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est l'oeuf et la poule! Qui est le premier?

Mme Françoise Schepmans.- Toute la problématique se situe entre ces deux exigences. Pour le reste, il est vrai que la vitesse commerciale peut être performante. A propos des fréquences, les trois minutes existent pour les heures de pointe, mais, comme, je l'ai souligné, en soirée et pendant le week-end, les durées d'attente sont quand même plus longues.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Cinq minutes dans le nord-sud.

Mme Françoise Schepmans.- D'autre part, vous n'avez pas répondu à la préoccupation essentielle de mon intervention, qui concernait la ligne 23.

**M. Pascal Smet, ministre.-** On a déjà eu ce débat. J'ai déjà répondu deux fois à la commission. On a déjà épuisé cette discussion, et je me réfère à mes réponses antérieures.

**Mme Françoise Schepmans.-** Donc, vous n'avez rien à ajouter à ce sujet ?

M. Pascal Smet, ministre.- Tout a déjà été dit à ce propos, et je peux encore le répéter une fois : on n'a pas d'autre choix que d'utiliser le rond-point Churchill pour le transfert. Vanderkindere n'est pas idéal, je vous l'accorde. Il y avait une autre question

zelfzuchtige automobilisten, wat leidt tot een kettingreactie van vertragingen. De conclusies van de studie zijn niet nieuw.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Ik hoor vaak dat mensen hun auto wel willen opgeven als er een performant openbaar vervoer komt

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Dat lijkt op de kip en het ei.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Dat is de kern van de zaak. Wat de doorkomsten betreft, het kan best zijn dat er in de spits elke drie minuten een tram passeert, maar het gaat mij om de lange wachttijden in het weekend en 's avonds.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Vijf minuten op de noord-zuidverbinding.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).-U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over lijn 23.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik verwijs naar mijn eerdere antwoorden hierover in de commissie.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).-U hebt daar niets aan toe te voegen?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Voor de overstap hebben we geen andere keuze dan de Churchillrotonde. Ik geef toe dat Vanderkindere niet ideaal is, maar we moeten ook rekening houden met de realiteit. à ce sujet. Ce n'est certes pas la meilleure des solutions, mais Jean Jaurès a dit : "Aller à l'idéal et comprendre le réel." C'est un peu ce que nous faisons.

Mme Françoise Schepmans.- Je m'en tiendrai à cette considération d'ordre philosophique du ministre. Nous aurons certainement, comme vous l'avez précisé, l'occasion de revenir sur ces sujets à la rentrée parlementaire.

- L'incident est clos.

# INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "la carte MOBIB et plus particulièrement les garanties d'anonymat et les risques liés à l'utilisation des données personnelles qui y sont contenues".

# INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'introduction généralisée de la carte MOBIB sur le réseau de la STIB".

## INTERPELLATION JOINTE DE M. JOHAN DEMOL.

concernant "les valideurs du système MOBIB".

# INTERPELLATION JOINTE DE MME NATHALIE GILSON,

concernant "le lancement de la carte MOBIB".

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-We komen hier zeker op terug na het reces.

- Het incident is gesloten.

# INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "de MOBIB-kaart en meer bepaald de waarborgen inzake naamloosheid en de gevaren van het gebruik van persoonsgegevens die erin opgenomen zijn".

# TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de algemene invoering van de MOBIB-kaart op het MIVB-net".

# TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN DEMOL,

betreffende "de ontwaardingstoestellen voor het MOBIB-systeem".

## TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW NATHALIE GILSON,

betreffende "de invoering van de MOBIB-kaart".

# INTERPELLATION JOINTE DE MME DOMINIQUE BRAECKMAN,

concernant "les éventuels aspects sanitaires du système MOBIB".

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

**M.** Rachid Madrane.- On le sait: depuis le 1er juillet dernier, la STIB permet à ses usagers de remplacer leur ticket papier par la carte à puce "MOBIB", carte rechargeable selon le principe de la carte Proton.

Cette nouvelle carte est basée sur la technologie de lecture sans contact par une borne, ce qui permet à l'usager de gagner du temps, lors du renouvellement de son contrat de transport et de décider des dates de validité de son abonnement.

Si je me réjouis du gain de temps que représentera la mise en œuvre de cette nouvelle formule de paiement, je m'inquiète de son caractère nominatif. En effet, la version actuelle de la carte permet la traçabilité des utilisateurs des transports en commun bruxellois.

Ces inquiétudes quant au respect de la vie privée ont d'ailleurs été épinglées par la Ligue des droits de l'Homme et par la commission pour la protection de la vie privée qui, dans sa délibération du 23 janvier 2008, refuse d'ajouter "le profilage de la clientèle" aux finalités pour lesquelles les autorisations en possession de la STIB lui ont été accordées. Et ce, "au motif qu'elle souhaite éviter toute dérive liée à l'utilisation de données personnelles des voyageurs".

Ne faudrait-il pas garantir l'anonymat aux détenteurs de la carte MOBIB, comme le pratiquent déjà une série d'autres sociétés de transport européennes? Je songe à la carte NAVIGO de la RATP. Ne faudrait-il pas demander à la STIB de se conformer à l'avis rendu par la commission de la Vie privée, disponible sur son site internet ?

La STIB nous rétorquera sans doute qu'il n' y a pas de raison de lui interdire ce que l'on autorise déjà aux banques et autres organismes de crédit, par exemple. Or, contrairement au secteur bancaire, la STIB est (encore) une entreprise de service public. Dans son cas, l'abonné n'a d'autre choix, s'il veut

# TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DOMINIQUE BRAECKMAN,

betreffende "de eventuele gezondheidsaspecten van het MOBIB-systeem".

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

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Sinds I juli is de MOBIB-kaart in voege getreden. Ze is heroplaadbaar zoals een protonkaart.

Voor de reiziger betekent de MOBIB-kaart tijdwinst. Hij hoeft de kaart niet meer in een gleuf te stoppen. Bovendien kan hij ze gemakkelijk heropladen en zelf zijn abonnement beheren.

Het baart me echter zorgen dat de kaart op naam staat, want dat stelt de MIVB in staat om verplaatsingen van de klanten na te gaan. De Liga voor Mensenrechten en de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer zijn van mening dat de eerbiediging van het privéleven in het gedrang komt. Laatstgenoemde organisatie kant zich in haar advies van 23 januari 2008 tegen de manier waarop de MIVB zicht wil krijgen op het profiel van haar klanten.

Sommige openbare vervoersmaatschappijen in andere Europese steden ontwikkelden anonieme kaarten (zoals NAVIGO van de RATP). Zult u de MIVB vragen om zich te schikken naar het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer?

De MIVB meent wellicht dat men haar moeilijk kan verbieden wat aan banken en kredietinstellingen wel wordt toegestaan. Voorlopig is de MIVB echter nog altijd een overheidsbedrijf. Haar klanten hebben geen keuze. Ze hebben te maken met één enkele dienstverlener en zijn wel verplicht om zich naar diens voorwaarden te schikken.

De MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS hebben een akkoord gesloten om in het hele land een chipkaart te gebruiken. De Brusselse gebruiker zal buiten zijn medeweten kunnen worden gevolgd in heel België.

Welke gegevens zal de chip bevatten? De MIVB heeft het over twee verschillende bestanden. Welke? Wie zal de bestanden beheren? Wie heeft ceux-ci.

utiliser les transports publics bruxellois, que de le faire via les opérateurs disponibles sur le territoire régional et national. Il est donc contraint de respecter les conditions et les modalités fixées par

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

De plus, la carte à puce électronique unique étant devenue une réalité sur l'ensemble du territoire national, à la suite des accords intervenus entre la STIB, de Lijn, les TEC et la SNCB, l'usager bruxellois n'a vraiment plus aucune autre alternative que de se soumettre à MOBIB. Il n'a plus le choix : il est dans l'obligation d'utiliser la carte à puce et, "à l'insu de son plein gré", de se laisser profiler sur l'ensemble du territoire du Royaume.

Aussi, je m'interroge sur les données réellement contenues dans cette carte à puce.

La STIB parle de deux fichiers distincts : quels sont-ils ?

Qui sera le responsable du fichier, le "maître" du fichier?

Qui aura accès aux données privées ?

Comment garantir que les données ne seront pas vendues et exploitées par des sous-traitants ?

La STIB pourra-t-elle vendre les données à des firmes extérieures?

Pourra-t-elle le faire sans le consentement des abonnés ?

Quelles réponses comptez-vous apporter à la commission pour la protection de la vie privée, d'une part, et aux nombreux usagers, d'autre part, qui ne souhaitent pas que l'on puisse les "profiler" et "tracer" leurs déplacements ?

Enfin, pour conclure, je voudrais vous demander, à vous qui est êtes si sensible à l'enjeu du développement durable, si vous envisagez d'ouvrir la réflexion sur la possibilité pour les entreprises de verser directement de l'argent sur la carte MOBIB de leurs employés en lieu et place du financement de voitures de société et ce, dans un souci environnemental?

toegang tot de gegevens? Hoe zal men vermijden dat ze niet aan onderaannemers of aan externe bedrijven worden verkocht? Zal de MIVB gegevens kunnen verkopen zonder de toestemming van de abonnees te vragen? Hoe zult u reageren op het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer en op de wens van vele gebruikers om hun verplaatsingen anoniem te houden?

Met oog op de duurzame ontwikkeling zou het wenselijk zijn dat bedrijven de mogelijkheid hadden om rechtstreeks krediet te storten op de MOBIBkaart, als alternatief voor het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen. **M. le président.-** La parole est à Mme Delforge pour son interpellation jointe.

Mme Céline Delforge.- M. le président, je ne vais pas revenir sur la description de la carte MOBIB, puisque M. Madrane s'en est parfaitement acquitté. Je suppose que M. le ministre a au moins eu vent d'une émission de la RTBF, qui s'est fortement intéressée à cette carte sous l'angle du respect de la vie privée.

Je suis plongée dans annales me nos parlementaires, car nous avions quelque peu abordé ce problème. J'ai ainsi retrouvé une question écrite de M. de Patoul sur l'adéquation entre MOBIB et le respect de la vie privée. Vous aviez répondu que la commission pour la protection de la vie privée avait étroitement consultée impliquée. et Malheureusement, vous ne précisiez pas qu'elle avait manifesté quelques inquiétudes et qu'elle ne souhaitait pas ajouter "le profilage de la clientèle aux finalités pour lesquelles les autorisations en possession de la STIB lui ont été accordées".

Au cours de cette émission, un représentant de la STIB, apparemment en charge de la billétique, déclarait : "Nous allons savoir que tel client est plutôt un utilisateur d'abonnement, de carte de dix voyages. Ça, c'est important, c'est son profil d'achat de type de transport. Nous devrons avoir des actions marketing inévitablement ». La dérive publicitaire est donc clairement annoncée et fait manifestement partie des objectifs du recueil de données personnelles, sans le consentement des intéressés.

Il suffira donc d'être usager de la STIB pour recevoir des publicités. Vous savez que je défends les transports en commun, mais de là à être bombardée de promotions diverses et variées sans en avoir exprimé l'envie! Quand il ne s'agira pas d'autres sujets: par exemple, les adolescents se rendant souvent à la Porte de Namur pourront ainsi recevoir des promotions pour les inciter à aller manger un hamburger gratuit dans certaines chaînes de fast-food. Le risque est d'autant plus grand qu'à terme, d'autres entreprises, partenaires de la STIB, auront accès à MOBIB.

La question est donc très simple : sera-t-il encore possible d'être un utilisateur de transports en commun sans automatiquement devenir un objet de marketing ? Comme utilisatrice de service public, **De voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).-Onlangs heeft de RTBF een programma uitgezonden waarin grote vragen rezen over de MOBIB-kaart en haar gevolgen voor de privacy.

De heer de Patoul stelde ooit een schriftelijke vraag over dit onderwerp. U antwoordde hem toen dat u de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer uitgebreid had geraadpleegd. U hebt er echter niet op gewezen dat die commissie een aantal opmerkingen had geformuleerd.

In de uitzending kwam een vertegenwoordiger van de MIVB aan het woord die zei dat het voortaan bekend zal zijn welke producten een klant gebruikt en dat die informatie zou worden gebruikt voor marketingdoeleinden. Het is dus duidelijk dat persoonlijke gegevens zonder de toestemming van de gebruikers worden verzameld voor commerciële doeleinden.

Ik vind het onaanvaardbaar dat klanten van de MIVB reclame zullen ontvangen zonder dat ze daarom hebben gevraagd. Misschien wordt het zelfs mogelijk dat tieners die bijvoorbeeld vaak uitstappen aan de Naamsepoort, kortingbonnen krijgen voor een hamburgerrestaurant in de buurt. De partners van de MIVB krijgen immers toegang krijgen tot de informatie van MOBIB.

Zal het nog mogelijk zijn om te vermijden dat je als klant van de MIVB wordt ingeschakeld voor marketingdoeleinden? Hoe zult u vermijden dat kinderen met reclame worden bestookt?

Zullen de reizigers toegang krijgen tot de gegevens die over hen worden verzameld? Zullen ze worden ingelicht over wat er met die gegevens gebeurt?

Welke garanties hebt u dat er niet wordt ingebroken in de databank?

Wie waarborgt dat de gegevens niet op een andere manier zullen worden gebruikt zodra het systeem is geïnstalleerd? Hoeveel personeelsleden van de MIVB hebben toegang tot de gegevens? Wie zijn dat en welk statuut hebben ze? Moeten ze een eed afleggen of een verklaring ondertekenen? cela me pose un problème. Comment garantir que les enfants ne seront pas également la cible de publicitaires?

Cette relation entre l'utilisation d'un service public et l'envoi ciblé de publicités est quand même relativement particulière.

Comment le voyageur pourra-t-il accéder aux données qui le concernent, qu'elles soient en possession de la STIB ou d'autres opérateurs actifs dans le processus? Comment pourra-t-il être informé, régulièrement et à titre individuel, de l'usage des données à son sujet?

Quelles sont les garanties que ce système ne risque pas rapidement d'être piraté, que ce soit dans un but de fraude ou dans un objectif bien plus angoissant de recueil illégal de données personnelles ?

Quelles sont les garanties qu'une fois le système mis en place, il n'y aura pas de changement dans l'utilisation des données? Combien de personnes de la STIB auront accès à ces informations? Qui seront-elles, quel sera leur statut? Sous quelles conditions: vont-elles devoir prêter serment, signer un document?

Serait-il possible de dissocier les informations contenues sur la puce de celles concernant l'identité du détenteur du titre de transport ? Il suffirait d'utiliser une carte avec le nom et la photo du détenteur, sans que ces informations figurent sur la puce. Dans ce cas, les données en termes de gestion de la mobilité seraient disponibles, tout en protégeant l'identité des voyageurs. Sinon, il sera facile d'identifier les trajets parcourus par telle ou telle personne, un député ou un conseiller communal par exemple, qui bénéficie d'un libre-parcours.

Dans le dispositif seront également disponibles des cartes MOBIB jetables. Avez-vous prévu un système de recyclage de ces cartes? Celles-ci contiennent en effet du métal et du plastique et sont de nature à davantage polluer que l'actuel ticket en carton.

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

**M. Johan Demol** (en néerlandais).- Le système MOBIB - une carte à puces qui doit remplacer les

Kunnen de gegevens op de chip losgekoppeld worden van de identiteitsgegevens van de houder van de kaart? Eigenlijk volstaat een kaart met de naam en de foto van de houder, en hoeft de chip deze informatie niet te bevatten. Dan zijn de vervoergegevens bekend en is de identiteit van de reiziger beschermd. Anders kan ieders traject zonder meer worden gevolgd, ook dat van een parlements- of een gemeenteraadslid dat gratis reist.

Het systeem voorziet ook in wegwerpbare MOBIBkaarten. Bestaat er daarvoor geen recyclagesysteem? De kaarten zijn immers belastend voor het leefmilieu.

**De voorzitter.-** De heer Demol heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Johan Demol.-** Begin juli werd op de bussen en trams van de MIVB het MOBIB-systeem

titres de transport et les abonnements - a été introduit début juillet sur les bus et les trams de la STIB, à côté du titre de transport actuel à bande magnétique. Ce dernier sera maintenu jusqu'en 2012, ce qui implique que tous les véhicules de la STIB devront être munis de deux types de valideurs.

Combien de véhicules de la STIB sont-ils déjà équipés d'un valideur MOBIB? Quand les autres appareils seront-ils placés? Quel est le coût total de l'opération pour la STIB?

Qu'en est-il du respect de la vie privée des utilisateurs de la carte à puces? Quelles sont les informations enregistrées? Peut-on suivre le trajet effectué par les voyageurs? La Commission de la protection de la vie privée a-t-elle été consultée à ce propos?

Les personnes qui ont demandé la carte ne l'ont pas toutes reçue. Quels sont les problèmes qui expliquent ce retard? Quand la carte MOBIB serat-elle disponible?

Comment ferez-vous pour que les chauffeurs de bus s'y retrouvent dans les différents types de systèmes qui coexisteront jusqu'en 2012 ?

**M. le président.-** La parole est à Mme Gilson pour son interpellation jointe.

Mme Nathalie Gilson.- La STIB remplace progressivement l'ensemble des titres de transport par un pass unique, la carte MOBIB, dont le lancement officiel a eu lieu le 30 juin. Selon mes

ingevoerd, een chipkaart die de vervoerbewijzen en abonnementen moet vervangen. Het huidig vervoerbewijs met magneetstrook blijft nog tot 2012 naast de MOBIB-kaart bestaan.

Dat betekent dus dat op alle voertuigen van het MIVB-net naast de huidige ontwaardingstoestellen ook nieuwe MOBIB-ontwaardingstoestellen moeten komen. Half juni echter was hier nog bijna geen werk van gemaakt. Op 15 juni waren er nog op geen enkele bus van de remise Haren nieuwe ontwaardingstoestellen geplaatst.

Hoeveel procent van de voertuigen van de MIVB zijn reeds uitgerust met een MOBIB-ontwaardingstoestel? Wanneer zullen de andere toestellen worden geplaatst? Hoeveel kost de hele operatie aan de MIVB?

Hoe zit het met de privacy van de gebruikers van de chipkaarten? Welke informatie wordt geregistreerd? Kan men nagaan welke trajecten de reizigers hebben afgelegd? Is hierover advies ingewonnen bij de privacycommissie?

Verschillende mensen die een aanvraag om een MOBIB-kaart hebben ingediend, hebben die nog altijd niet gekregen. Volgens de MIVB zouden er nog een aantal problemen zijn en zou het systeem nog even worden uitgesteld. Over welke problemen gaat het precies? Wanneer zal de MOBIB-kaart beschikbaar zijn?

Toen wij begin dit jaar ons nieuw vervoerspasje kregen, bleken heel wat buschauffeurs dat niet te kennen. Sommige buschauffeurs zouden de kaarten zelfs niet meer controleren, omdat er te veel verschillende kaarten zijn en zij niet op de hoogte worden gehouden. Ik vermoed dat de uiteindelijke bedoeling erin bestaat alle kaarten door de MOBIB-kaart te vervangen, maar tot 2012 blijven de twee systemen naast elkaar bestaan. Wat zult u doen om de chauffeurs op een correcte manier te informeren?

**De voorzitter.-** Mevrouw Gilson heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Nathalie Gilson** (in het Frans).- De MIVB vervangt geleidelijk het huidige plaatsbewijs door de MOBIB-pas, die officieel op 30 juni werd ingevoerd. Er zouden die dag lange files in de

informations, il semblerait qu'il y ait eu un important problème ce jour-là, puisque de longues files étaient visibles dans de nombreuses stations.

J'aimerais savoir si c'est exact. Pouvez-vous fournir des explications sur ce qui s'est passé? Disposez-vous de statistiques? Comment la STIB explique-t-elle ces files? Quelles dispositions ont été prévues pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise?

**M. le président.-** La parole est à Mme Braeckman pour son interpellation jointe.

**Mme Dominique Braeckman.-** Je voudrais aborder une autre facette de la question.

Je partage entièrement les propos de Mme Delforge et de M. Madrane. Ce nouveau système de gestion en temps réel apporte certainement des avantages en termes d'organisation, mais il n'est pas sans inconvénients, notamment en rapport avec le respect de la vie privée.

Je voudrais savoir comment ces lecteurs de cartes transmettent les informations. Font-ils appel à un émetteur? Dans l'affirmative, quelles sont la puissance et la fréquence d'émission? Où sont situées les antennes émettrices dans les trams ou dans les bus? A quelle distance des conducteurs et des plus proches passagers (y compris ceux qui pourraient être debout à proximité) les appareils sont-ils installés? Dans quelle mesure la dangerosité du rayonnement électromagnétique a-t-elle été prise en considération?

Je voudrais rappeler que les résultats d'une étude réalisée sur des rats par le docteur Dirk Adang montrent l'exposition à des ondes que électromagnétiques à certaines doses peut avoir des conséquences très dommageables. Qui peut garantir que le système MOBIB n'aura pas de conséquences sanitaires ou en termes de bien-être pour les conducteurs ou pour les usagers? Je pense notamment aux plus fragiles d'entre eux que sont les enfants, les personnes malades ou celles, de plus en plus nombreuses, qui sont hypersensibles aux rayonnements électromagnétiques.

Vu les résultats de l'étude que je viens de citer ou d'autres études plus anciennes, et en vertu du principe de précaution, n'aurait-il pas fallu imaginer un autre système, qui aurait d'une part garanti stations gestaan hebben.

Hoe kwam dat? Wat is de uitleg van de MIVB? Beschikt u over statistieken? Hoe zal dit in de toekomst vermeden worden?

**De voorzitter.-** Mevrouw Braeckman heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Dominique Braeckman (in het Frans).-Het nieuwe systeem biedt inderdaad organisatorische voordelen, maar de bescherming van het privéleven komt in het gedrang.

Ik zou willen weten hoe de informatieoverdracht tussen kaart en lezer verloopt. Wordt er gebruik gemaakt van een zender? Welke sterkte en frequentie heeft die? Waar bevinden zich de antennes in de trams en bussen? Hoever bevinden de toestellen zich van de chauffeurs en de passagiers? Hebt u rekening gehouden met het gevaar van de elektromagnetische straling?

Een studie van dokter Dirk Adang toonde aan dat deze straling zeer schadelijke gevolgen kan hebben. Wie kan garanderen dat het MOBIB-systeem de gezondheid van de chauffeurs en de passagiers niet bedreigt?

Moet u niet het voorzorgsprincipe hanteren en een ander systeem uitwerken dat de anonimiteit bewaart en de gezondheid van chauffeurs en passagiers garandeert?

U zou beter de elektromagnetische straling in het openbaar vervoer beperken en een verbod op het gebruik van GSM's invoeren in bepaalde tram- en busstellen om tegemoet te komen aan mensen die gevoelig zijn voor elektromagnetische straling.

l'anonymat et, d'autre part, le bien-être et la santé des passagers et des conducteurs?

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

N'eût-il pas été opportun, plutôt que d'augmenter le rayonnement électromagnétique dans les transports en commun, d'avancer dans la voie de rames, trams et bus sans gsm, cela afin de permettre aux personnes sensibles à ce rayonnement de continuer à utiliser nos transports en commun?

Discussion conjointe

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

M. Pascal Smet, ministre.- A la lecture de l'avis de la commission pour la protection de la vie privée, il semble qu'il y ait malentendu.

La STIB a informé la commission pour la protection de la vie privée de son intention de substituer à sa billetterie magnétique un système plus moderne de carte à puce. Elle a donc pris connaissance du projet MOBIB, mis actuellement en service par la STIB.

La STIB a également informé la commission du fait que cette carte contiendrait des données à caractère personnel (nom, prénom, âge et photo du titulaire), permettant d'identifier le bénéficiaire de prestation de transport. Soulignons l'introduction par la STIB d'une carte personnalisée n'a pas été mise en cause par la commission pour la protection de la vie privée. Le système actuel n'apporte d'ailleurs rien de nouveau, puisque ces données apparaissaient déjà sur les anciens abonnements. En outre, la situation est semblable dans les autres Régions.

Moyennant la non-utilisation des données à des fins de profilage, la commission pour la protection de la vie privée a donc accepté, dans sa décision du 23 janvier 2008, la demande d'autorisation introduite par la STIB et a admis que celle-ci fasse appel à des sous-traitants pour la confection des cartes. La commission a indiqué que, sur le verso du formulaire MOBIB, il devait être précisé - ce qui a été fait - que les données collectées ne seraient en aucun cas communiquées à des tiers à des fins de marketing direct.

Le "profilage", que la STIB souhaitait initialement

Samengevoegde bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Er heerst blijkbaar een misverstand over het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

De MIVB heeft de commissie op de hoogte gebracht van de plannen om de MOBIB-kaart in te voeren en duidelijk gemaakt dat er persoonlijke gegevens op de kaart zouden staan. De commissie had daar geen probleem mee. Er verandert immers niets: die persoonlijke gegevens staan ook nu al op de abonnementen.

De commissie besliste op 23 januari 2008 dat ze akkoord ging met de plannen van de MIVB en stond ook toe dat de MIVB een beroep zou doen op een extern bedrijf om de MOBIB-kaarten te maken. Ze wees er echter op dat op het aanvraagformulier voor de MOBIB-kaart duidelijk moet staan dat de persoonsgegevens in geen geval worden doorgegeven aan derden voor marketingdoeleinden.

Het klantenprofiel dat de MIVB wou opstellen, bestond er enkel in dat de maatschappij een aantal vragen zou stellen aan de klanten met als doel het vervoersaanbod te optimaliseren. De vragen gingen bijvoorbeeld over het beroep van de klanten.

De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer heeft een negatief advies uitgebracht over dat plan. Dat is onbegrijpelijk, want het zijn zeer algemene vragen die het niet mogelijk maken om klanten te identificeren. Allerlei banken en websites stellen veel meer vragen. Door het advies is de MIVB verplicht om een zeer dure enquête te laten uitvoeren.

réaliser, consistait uniquement à poser des questions relatives au profil de sa clientèle, dans le but d'adapter au mieux son offre de transport. Il s'agissait de questions relatives à la profession du client - employé, retraité, indépendant, sans emploi, étudiant, ouvrier ou autre -, au temps depuis lequel il est client de la STIB - moins d'un an, d'un an à cinq ans ou plus de cinq ans -, et au fait qu'il possède éventuellement un véhicule personnel pour ses déplacements quotidiens.

La commission de la protection de la vie privée a remis un avis négatif sur ces trois questions, pour une raison inexplicable, car ces données sont d'un ordre très général et ne permettent à aucun moment d'identifier davantage l'utilisateur. N'importe quel site web ou n'importe quelle banque pose des questions de cet ordre, en entrant même davantage dans les détails. Toutes les autres questions sont acceptées et autorisées.

La STIB sera à présent obligée de réaliser une enquête très coûteuse auprès de ses clients.

Il ne s'agissait en aucune manière de suivre l'itinéraire du client. Il n'y a donc pas lieu aujourd'hui de créer un amalgame entre cette notion de "profilage" et un "suivi individualisé du parcours du client", qui est d'ailleurs inexistant, puisqu'on ne demande pas un droit de diffusion des données personnelles. Contrairement à d'autres réseaux comme celui de la SNCB et de De Lijn, la STIB ne demande pas quand on sort, mais simplement quand on entre sur son réseau.

A la suite de la décision de la commission de la protection de la vie privée, la STIB a supprimé les questions relatives au profil de ses clients dans le formulaire de demande de la carte MOBIB.

A propos d'une hypothétique traçabilité des utilisateurs des transports publics bruxellois, il convient de préciser que la STIB a adopté des principes rigoureux de gestion interne des données.

Voici comment ceux-ci s'organisent.

En plus des données personnelles de son titulaire, la carte MOBIB contiendra les titres de transport achetés ou reçus par ses clients, ainsi que les dates de validité des abonnements et le solde des voyages toujours disponibles sur la carte.

Het was geenszins de bedoeling om de verplaatsingen van de klanten te volgen of om persoonlijke gegevens te verspreiden. De MIVB zal de klanten dus geen vragen stellen om een klantenprofiel op te stellen. Overigens gelden er bij de MIVB zeer strikte regels over de toegankelijkheid van persoonlijke gegevens.

Naast de persoonlijke gegevens van de kaarthouder zal de MOBIB-kaart ook informatie bevatten over de vervoerbewijzen die de klant heeft gekocht of gekregen (geldigheidsdata, saldo van de ritten).

Bij het gebruik van het openbaar vervoer moet de klant de MOBIB-kaart voor een elektronisch ontwaardingstoestel houden, dat leest welke vervoerbewijzen geactiveerd zijn. In de toekomst zal de MOBIB-kaart ook de toegangsdeuren in de metro en premetro openen.

De ontwaardingsgegevens (kaartnummer, plaats, datum en uur van de ontwaarding) worden opgeslagen in een aparte databank.

Lors de l'utilisation des transports publics, le client doit présenter sa carte devant un appareil de validation, afin que celui-ci lise électroniquement les contrats actifs dans la carte. Le valideur, comme son nom l'indique, valide alors le titre de transport et, dans un avenir plus éloigné, permettra l'ouverture des portes d'accès qu'il est prévu d'installer dans le métro et le pré-métro.

Les données de validation (numéro de carte, lieu, date et heure de validation), qui ne comprennent pas l'identité de l'utilisateur, sont stockées physiquement dans une base de données, séparée de celle des clients.

**Mme Céline Delforge.-** M. le ministre, la puce contient-elle l'identité du client ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, l'identité est bien reprise. En revanche, au moment de la validation, c'est le numéro de la carte qui est enregistré, pas l'identité de la personne. Pour établir la correspondance entre le numéro et le client, il faut avoir accès à une banque de données distincte. Les lois se montrent très sévères en la matière, menaçant de peine d'emprisonnement quiconque y contrevient. Les fonctionnaires de la STIB ne vont donc pas commencer à s'amuser avec ces données.

Ces données de validation sont indispensables à la STIB pour calibrer son offre de transport de manière à lui permettre de répondre au mieux à la demande réelle de sa clientèle, conformément aux obligations de son contrat de gestion.

Les données de validation enregistrées sont anonymes, mais elles comprennent cependant le numéro de la carte. Cela pourrait permettre à des personnes qui auraient accès à l'ensemble des bases de données d'identifier par rapprochement les clients concernés. Soucieuse de garantir l'anonymat des données de validation, et afin d'éviter que l'itinéraire d'un client puisse être retracé, la STIB a inscrit le principe selon lequel une même personne ne peut avoir accès aux différentes bases de données. Je connais ce type de système par coeur, puisque j'ai été commissaire général aux apatrides. Nous pouvons savoir qui a consulté la banque de données, et pour quelles raisons.

Les données de validation ne sont donc jamais jointes aux données nominatives des utilisateurs. Dès lors, contrairement à ce qui a été parfois

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- Bevat de chip de identiteit van de klant?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ja, maar bij de ontwaarding wordt enkel het kaartnummer geregistreerd. Om een connectie tussen het nummer en de identiteit van de klant te kunnen leggen, moet men ook toegang hebben tot de databank met klantgegevens. De wet is echter zeer strikt op dat vlak. Er staat zelf een gevangenisstraf op overtredingen. Het personeel van het MIVB zal dus niet met die persoonlijke gegevens spelen. Om te voorkomen dat het traject van een klant kan worden opgespoord, heeft bovendien niemand toegang tot de twee databanken tegelijk. De ontwaardingsgegevens worden dus nooit gekruist met de persoonlijke gegevens.

De ontwaardingsgegevens zijn belangrijk voor de MIVB om haar aanbod beter op de vraag te kunnen afstemmen en zo aan haar verplichtingen in het beheerscontract te kunnen voldoen.

Om de fraude te bestrijden, moet de MIVB overtredingen kunnen bewijzen. Daarvoor moet ze een uittreksel kunnen voorleggen uit de gegevens over de ontwaarding van vervoersbewijzen. De werknemers die toegang hebben tot deze gegevens, zijn gebonden aan het beroepsgeheim.

Ik hoop dat dit u geruststelt over de bescherming van het privé-leven. Op misbruik staan zware straffen.

Mevrouw Delforge, de reizigers zullen geen reclame krijgen op basis van de verzamelde gegevens, behalve over de diensten van de MIVB. De gegevens uit de vragenlijst worden niet affirmé de manière erronée dans les médias, il n'existe par conséquent aucune donnée nominative comportant des renseignements sur la validation, qui soit conservée ni un mois, ni 48h, ni même une heure. Si des données de validation devaient être conservées, celles-ci ne le seraient que de manière anonyme et pour un temps limité.

En effet, la répression de la fraude implique également que la STIB soit en mesure de prouver les éventuelles infractions aux obligations des utilisateurs des transports publics qu'elle constaterait. A cette fin, il est indispensable que la STIB puisse produire un extrait des données de validation des titres de transport en cas de contestation de l'infraction par le voyageur. L'employé qui pourrait avoir accès à des données personnelles dans le cadre de la répression de la fraude est tenu à la plus stricte confidentialité et s'engage au respect et à la non divulgation des informations dont il aurait connaissance en vertu de ses missions professionnelles.

J'espère que ces indications sont de nature à mieux vous informer et à vous rassurer quant au respect par la STIB des aspects liés à la protection de la vie privée dans le cadre du projet MOBIB. Tout abus sera sanctionné par de lourdes peines.

En réponse aux questions de Madame Delforge qui craint que le voyageur de la STIB ne devienne un outil de marketing ou la proie de publicitaires, je vous informe que les seuls produits ou services qui pourront faire l'objet d'une promotion commerciale et/ou de l'envoi d'une newsletter sont ceux offerts par la STIB. Les données recueillies via le formulaire MOBIB ne seront en aucun cas communiquées à des tiers à des fins de marketing direct. Le formulaire MOBIB énumère les finalités d'utilisation des données transmises, à savoir : fabrication, utilisation de la carte MOBIB, conclusion et gestion des contrats de transports, et enfin envoi ciblé de promotions commerciales et/ou de la newsletter, uniquement pour des produits ou services de la STIB. Il y est également précisé que dans le cas où la STIB ou ses sous-traitants seraient amenés à effectuer d'autres traitements des données, le client sera contacté et il lui sera loisible de refuser.

Enfin, ce n'est ni à la STIB, ni au gouvernement, ni au parlement de se prononcer sur le fait que tel ou tel aspect de l'utilisation de la carte MOBIB doorgespeeld aan derden. Het formulier vermeldt waarvoor de gegevens gebruikt mogen worden: aanmaak en gebruik van de MOBIB-kaart, afsluiten en beheren van vervoerscontracten en het gericht verzenden van commerciële promoties of nieuwsbrieven in verband met diensten van de MIVB. Als de MIVB de gegevens voor andere zaken zou willen gebruiken, moet ze de klant daarvan informeren en die kan het gebruik altijd weigeren.

De bescherming van het privéleven is prioritair. Het is uitsluitend aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer om zich uit te spreken over deze aspecten van de MOBIB-kaart. De MIVB, de regering en het parlement moeten de beslissingen van deze commissie naleven.

In het huidige rechtssysteem moet iedereen zich aan de federale wetgeving houden. Misschien vinden sommigen dat de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet ver genoeg gaat, maar dat is een ander debat. Het is de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer die een oogje in het zeil houdt. De MIVB zal de beslissingen van de commissie steeds respecteren.

(verder in het Nederlands)

Op de vraag van de heer Demol kan ik antwoorden dat momenteel alle voertuigen die op het net worden ingezet, met name 78% van het wagenpark, reeds met MOBIB-ontwaardingstoestellen zijn uitgerust. Normaal gezien zullen eind juli alle voertuigen in orde zijn. De totale kostprijs van deze operatie bedraagt 5,4 miljoen euro.

(verder in het Frans)

Mevrouw Gilson, de wachttijden bij de verkooppunten van de MIVB hebben niets te maken met de invoering van MOBIB-kaarten, want die worden grotendeels per post bezorgd.

MOBIB zorgt dus voor een ontlasting van de verkooppunten. De lange wachttijden op 30 juni werden veroorzaakt door klanten die hun maandelijkse abonnement wilden verlengen. De overschakeling naar MOBIB zal dat probleem oplossen, want het wordt voortaan mogelijk om ook op andere plekken abonnementen te verlengen.

respecterait ou non le principe de la vie privée, mais bien à l'institution fédérale compétente en la matière, à savoir la commission de la protection de la vie privée, laquelle applique les lois et les normes de ce pays. Nous devons par contre veiller attentivement à ce que les décisions de cette commission soient scrupuleusement respectées. Le respect de la vie privée est une priorité fondamentale.

Chacun peut évidemment avoir sa propre opinion, mais notre système actuel de droit nous oblige de tenir compte de la loi fédérale ou du Code pénal. C'est la base de référence. On pourrait trouver que la loi sur la vie privée n'est pas assez stricte, mais c'est un autre débat. Le juge qui doit décider si l'affaire respecte la vie privée est la commission pour la protection de la vie privée. Il est loisible à chacun d'avoir sa propre opinion. Toutefois, la STIB sera toujours obligée de respecter les décisions de la commission de protection de la vie privée.

(poursuivant en néerlandais)

M. Demol, actuellement tous les véhicules mis sur le réseau, soit 78% du parc, sont équipés d'appareils MOBIB. Tous les véhicules devraient en être équipés d'ici fin juillet. Le coût total de cette opération s'élève à 5,4 millions d'euros.

(poursuivant en français)

En réponse à la question de Mme Gilson, relative aux files d'attentes constatées dans les points de vente de la STIB, permettez-moi de vous indiquer que cela n'est aucunement lié à la carte MOBIB. En effet, la délivrance des cartes MOBIB se fait actuellement majoritairement par courrier. Les groupes-cibles concernés sont contactés via un mailing. Une fois le formulaire rempli et les cinq euros acquittés, les clients reçoivent leur carte par la poste à leur domicile.

MOBIB n'engendre donc pas un afflux de clients vers les points de vente, mais au contraire les désengorge. En l'occurrence, les files constatées le 30 juin sont dues à une concentration de clients désirant renouveler leur abonnement mensuel. Le passage de ce type d'abonnement au système MOBIB permettra de résoudre le problème, puisque les possibilités de rechargement seront multiples - Bootik, Kiosk, Go, internet. A l'avenir,

Mevrouw Braeckman, ik weet niet wie Dirk Adang is

De leesapparaten en de centrale servers van de MIVB staan niet voortdurend met elkaar in verbinding. De leesapparaten staan draadloos in contact met een computer aan boord van het voertuig, die de informatie op zijn beurt draadloos verstuurt naar de centrale servers wanneer het voertuig zich in de remise bevindt.

Voor de draadloze verbindingen maakt de MIVB gebruik van de Wi-Fi-standaard, met een frequentie van 5,4 Ghz en een maximaal vermogen van 100 µW.

Ter vergelijking, een standaard GSM heeft een gemiddeld vermogen van 250  $\mu$ W. Ons systeem is dus 2,5 keer minder krachtig.

De zender zit in het ontwaardingstoestel en de ontvanger in het plafond van het voertuig, op 1 tot 10 m van de chauffeur, naargelang van het type. De Wi-Fi-standaard wordt al een tiental jaren gebruikt in openbare ruimten zoals ziekenhuizen en restaurants. Er werd nog geen impact op de volksgezondheid vastgesteld.

Bij elk ontwaardingstoestel wordt de veiligheidscode gecontroleerd voor de gegevens worden verstuurd. Ook de gegevens zijn versleuteld.

Op termijn zullen de chipkaarten gerecycleerd worden door de leverancier. Het papier kan worden gerecycleerd, de inkt is biologisch afbreekbaar en de chip kan worden gesmolten en hergebruikt.

(verder in het Nederlands)

Er is inderdaad nog een klein probleem met de levering van de MOBIB-kaarten, maar dat wordt zo snel mogelijk opgelost. De MIVB heeft ondertussen een brief naar de aanvragers gestuurd om hen hiervan op de hoogte te brengen.

Voor de kaartencontrole beschikt elke chauffeur over een handboek waarin alle informatie staat.

(verder in het Frans)

Ik heb ook het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer il n'y aura plus d'embouteillages, puisque les cartes seront rechargées électroniquement, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres pays.

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

Quant aux questions de Mme Braeckman, relatives à la transmission de l'information, je vous dirai tout d'abord que je ne connais pas Dirk Adang.

L'information du valideur à bord du véhicule est centralisée et ensuite transmise sans fil. Contrairement à ce que vous semblez penser, il n'y a pas de liaison permanente en ligne entre les valideurs et les ordinateurs centraux de la STIB. En revanche, il y a une liaison sans fil entre les valideurs et l'ordinateur embarqué, qui est à son tour mis en liaison sans fil avec le réseau de la STIB dès qu'il se trouve au dépôt.

Tout ceci se déroule selon le standard Wi-Fi, spécialement développé pour des réseaux sans fil à domicile ou les nouveaux concepts de bureaux où les collaborateurs n'ont plus de lieu de travail fixe. La norme fonctionne sur la fréquence de 5,4 Ghz et a une puissance maximale de 100 μW.

A titre de comparaison, un GSM standard a une puissance moyenne de 250  $\mu$ W, c'est-à-dire que notre système est 2,5 fois moins puissant qu'un tel appareil, ce qui le rend tout à fait sûr.

L'antenne émettrice pour le système Wi-Fi sur les véhicules se trouve dans le valideur et l'antenne réceptrice au plafond du véhicule, à une distance de 1 à 10 m du chauffeur selon le type de véhicule. Le standard Wi-Fi est déjà utilisé depuis une dizaine d'années dans beaucoup d'établissements publics, tels que certains hôpitaux et restaurants. Jusqu'à présent, aucun impact sur la santé publique n'a été constaté.

En ce qui concerne la question de Mme Delforge, relative à la sécurisation lors de la transmission des informations, la STIB me signale que, pour chaque valideur, le code de sécurité est vérifié avant la transmission des données et que celles-ci sont également codées. Cette sécurisation à différents niveaux assure la protection des données.

Quant au recyclage des cartes à puce jetables, il est prévu à terme. Il est convenu avec le fournisseur que le recyclage des cartes sera pris en charge par ce dernier. Le papier de la carte peut être recyclé, l'encre argentée est biodégradable et la puce peut gelezen. Er rees enkel bezwaar tegen drie vragen die aan de klanten zouden worden gesteld. De commissie had geen enkel bezwaar tegen de gegevensverwerking. Het juridische taalgebruik is misschien niet eenvoudig voor leken, maar het advies is echt niet zo kritisch. être fondue pour réutilisation.

(poursuivant en néerlandais)

Un petit problème subsiste effectivement pour la délivrance des cartes MOBIB, qui sera résolu le plus rapidement possible. La STIB en a informé les demandeurs par courrier.

Chaque chauffeur dispose d'un manuel complet sur le contrôle des titres de transport.

(poursuivant en français)

J'ai également lu l'avis de la commission pour la protection de la vie privée. A part quelques remarques ou des notions à ajouter, elle ne constate de problème qu'à propos de trois questions du formulaire: celle concernant la. situation d'employé, de retraité ou d'indépendant, celle concernant la possession ou non d'une voiture et celle demandant si la personne est un client. Je tiens les deux formulaires à votre disposition. En matière de traitement des données, tout a été accepté par la commission. J'admets que le langage juridique est sans doute difficile. Je l'ai remarqué en lisant les pages A3 et A4. Le texte comporte des termes assez forts, mais lorsqu'on vérifie à quoi ils correspondent, l'impact est assez limité.

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

M. Rachid Madrane.- Je remercie le ministre pour l'exhaustivité de ses réponses et pour les arguments qu'il nous a livrés. Ils rejoignent d'ailleurs certains déjà évoqués à la télévision par le porte-parole de la STIB.

Je sais que Bruxelles est une exception institutionnelle, mais je ne comprends pas pourquoi ce qui est possible ailleurs ne l'est pas ici. Par exemple, en France, la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) a rendu à peu près le même avis que celui qui a été formulé par la Commission pour la protection de la vie privée. Dès lors, en France, c'est le client qui décide si sa carte Navigo est anonyme ou non. Il marque son accord, et s'il a envie qu'elle soit anonyme, elle l'est. Dans ce cas, la carte ne comporte pas toutes ces informations. Pourquoi ce qui est possible en France ne l'est-il pas ici?

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

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).-Waarom zouden we het Franse systeem niet overnemen? Daar kan elke klant zelf beslissen of zijn Navigo-kaart anoniem blijft.

- **M. Pascal Smet, ministre.-** Cela n'existe pas en France!
- M. Rachid Madrane.- Lorsque je dis anonyme, cela signifie que le client n'a pas accès à ce que contient la puce. Si vous mettez sur la carte ma photo, mon nom et mon âge, ce n'est pas un problème; j'y ai accès. Si des données sont inscrites sur la puce, je ne les vois pas et elles sont anonymes.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** En quoi le fait qu'elles se trouvent sur la puce pose-t-il problème? C'est comme sur votre carte bancaire ou votre carte d'identité.
- **M. Rachid Madrane.** Mais j'ai le choix de prendre ou non une carte bancaire. Pour l'abonnement, je n'ai pas le choix.
- **M. Pascal Smet, ministre.** Si vous êtes salarié, vous n'avez pas le choix. Vous devez avoir un compte bancaire. Je ne vous parle pas d'une carte de crédit, mais bien d'une carte bancaire avec Maestro, par exemple.
- **M. Rachid Madrane.-** La banque est-elle un service public?
- **M. Pascal Smet, ministre.-** Non, mais vous êtes obligé d'avoir un compte.
- **M. Rachid Madrane.-** Je peux prendre un compte à La Poste, qui est un service public.
- **M. le président.-** M. le ministre, vous pouvez avoir un compte bancaire sans carte Maestro. Si votre employeur paie par virement, vous devez être titulaire d'un compte, mais pas nécessairement détenteur d'une carte.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** Oui, mais les cartes anonymes n'existent pas.

(Colloques)

M. le président.- M. Madrane veut simplement dire que l'on peut parfaitement avoir une carte de validation comportant la photo, le nom et l'âge,

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Zo werkt het Franse systeem niet!

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Met anoniem bedoel ik de gegevens op de chip. De klant weet niet wat daarop staat, in tegenstelling tot zichtbare vermeldingen op de kaart zelf.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Hetzelfde geldt voor uw bank- en identiteitskaart.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Ik heb de keuze om al dan niet een bankkaart te nemen. Dat is niet het geval voor het abonnement.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Een werknemer heeft die keuze niet. Hij moet over een bankrekening beschikken. Een kredietkaart is natuurlijk een andere zaak.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Is de bank een openbare dienst?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Neen, maar u bent verplicht om een bankrekening te hebben.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Ik kan een rekening openen bij de Post, die een openbare dienst is.

**De voorzitter** (in het Frans).- Als de werkgever het loon overschrijft, moet u over een bankrekening beschikken, maar niet noodzakelijk over een bankkaart.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Inderdaad, maar er bestaan geen anonieme kaarten.

(Samenspraak)

**De voorzitter** (in het Frans).- De heer Madrane wil gewoon zeggen dat men op de kaart een foto, de naam en de leeftijd kan vermelden maar de mais avec une puce anonyme.

M. Pascal Smet, ministre.- La carte comporte un numéro qui permet de l'identifier.

M. Rachid Madrane.- Je vous dis simplement qu'en France, la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), qui n'est tout de même pas moins intelligente que notre commission pour la protection de la vie privée, a émis exactement les mêmes remarques sur le profilage et la traçabilité. Elle a décidé que c'était intéressant.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Mais le système est accepté par notre commission pour la protection de la vie privée.

M. Rachid Madrane.- Non, je vous lis l'avis : "Refuse d'ajouter le profilage de la clientèle aux finalités pour lesquelles les autorisations en possession de la STIB lui ont été accordées, aux motifs qu'elle souhaite éviter toute dérive liée à l'utilisation des données personnelles des voyageurs".

Je ne vois pas pourquoi ce qui est possible en France pour la RATP, qui a reçu un avis de la CNIL, pour une carte qui ne s'appelle pas MOBIB mais Navigo, ne serait pas possible pour la STIB. La RATP a considéré qu'il fallait tenir compte de l'avis de la CNIL et que, désormais, l'utilisateur de la carte avait le choix. S'il désire qu'elle reste anonyme, il le fait savoir.

C'est possible, puisque cela a été réalisé en France.

Ensuite, la Ligue des droits de l'Homme a également donné son avis. Quant à l'avis de la commission pour la protection de la vie privée, vous avez répondu: "C'est très juridique; je comprends pourquoi les députés ne comprennent pas". Admettons. En tout cas, je comprends l'avis de la Ligue.

Par ailleurs, vous déclarez que la STIB ne souhaite pas utiliser commercialement ces informations. Or, il nous a été expliqué que, désormais, cette carte extraordinaire pourra être utilisée à la STIB, dans les TEC, à De Lijn et à la SNCB. Les informations contenues dans la puce pourront-elles être lues par

gegevens op de chip anoniem kan houden.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De kaart bevat een nummer dat identificatie mogelijk maakt.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- In Frankrijk vond de Commission nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) dit een interessante oplossing.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Het systeem is goedgekeurd door de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Neen. In haar advies weigert de commissie elke klantenprofilering om misbruik van de persoonlijke klantgegevens te voorkomen.

Wat in Frankrijk mogelijk is, zou ook in België mogelijk moeten zijn. Daar heeft de kaarthouder de keuze. Als hij anoniem wenst te blijven, kan hij dit laten weten.

De Liga voor de Rechten van de Mens heeft ook een advies uitgebracht. U laat uitschijnen dat het juridische taalgebruik van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer zeer complex is, zodat de commissieleden het niet begrijpen. Welnu, ik kan u verzekeren dat ik het advies van de Liga voor de Rechten van de Mens alleszins begrijp.

U zegt dat de MIVB niet van plan is om de informatie te gebruiken voor marketingdoeleinden. De MOBIB-kaart zal echter zowel door de MIVB, de TEC, De Lijn als de NMBS worden gebruikt. Zal de informatie op de chip kunnen worden gelezen door andere instanties dan de MIVB? Zo ja, welke garanties hebben we dat de persoonlijke levenssfeer wordt gerespecteerd? U zegt dat de gegevens worden beheerd door bekwame mensen, die worden gecontroleerd. Het is echter altijd zo dat wie toegang heeft tot gegevensbestanden, alle informatie kan raadplegen. Welke personeelsleden van de MIVB zullen persoonlijke gegevens kunnen vergelijken met gegevens over verplaatsingen? Hoe

d'autres opérateurs que la STIB? Si oui, avonsnous des garanties en termes de respect de la vie privée et de confidentialité? C'est sur l'ensemble du territoire que nous pourrons profiler et tracer les gens. Vous dites aussi que ce seront des personnes dûment qualifiées et contrôlées. Or, en marketing, c'est toujours le même principe: celui qui maîtrise le fichier est la personne qui peut accéder à toute l'information. Qui à la STIB pourra établir une corrélation entre les informations contenues sur la carte et celles que comporte la puce relativement au parcours? Vous avez répondu qu'il s'agirait de personnes triées sur le volet. J'aimerais bien savoir lesquelles. Comment cela se passera-t-il au sein de la SNCB et des autres opérateurs?

Et puis, j'en viens à la dernière question à laquelle vous n'avez pas répondu et qui me semble importante : la STIB pourra-t-elle vendre ses fichiers ?

- **M. Pascal Smet, ministre.-** J'ai répondu clairement à cette question.
- **M. Rachid Madrane.-** Non, vous ne l'avez pas fait. Pourra-t-elle sous-traiter ces informations à d'autres personnes ?
- M. Pascal Smet, ministre.- Non.
- **M. Rachid Madrane.-** Et TEC, De Lijn et les autres, le pourront-ils?
- M. Pascal Smet, ministre.- Non.
- **M. Rachid Madrane.** Ce ne sont pas les mêmes personnes qui sont responsables des fichiers. En tout cas, pour la STIB, je veux bien vous croire.

Ensuite, M. le ministre, il faudrait que vous arrêtiez de prétendre que nous ne sommes pas compétents, que c'est la commission pour la protection de la vie privée qui l'est. A d'autres! L'argent provient de la Région! Comme vous l'avez toujours dit: "wie betaalt beslist". C'est donc ici que cela se décide.

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

zit het met de inzage in de gegevens bij de NMBS en dergelijke?

Zal de MIVB de gegevensbestanden kunnen verkopen?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik heb die vraag duidelijk beantwoord.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Dat is niet waar.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Neen, de MIVB mag die informatie niet verkopen.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- En de TEC, De Lijn enzovoort?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Ook niet.

**De heer Rachid Madrane** (in het Frans).- Wat de MIVB betreft, wil ik u best geloven, maar bij die andere maatschappijen worden de gegevens door andere personeelsleden beheerd.

U moet niet doen alsof wij niet bevoegd zijn voor deze kwestie en het enkel de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer is die beslist. U zegt altijd dat wie betaalt, beslist. Welnu, het Brussels Gewest financiert de MIVB en neemt bijgevolg de beslissingen!

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

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, si la STIB doit disposer d'un fichage et d'une traçabilité complète de ses clients pour savoir comment répondre à leurs attentes, je peux émettre d'autres idées concernant les ruptures de charge, les temps d'attente, les fréquences, etc. Nul besoin de se servir d'un système informatique très subtil pour savoir comment améliorer le service de la STIB à ses usagers. Faire passer pour indispensable quelque chose qui n'existait pas jusqu'à présent, c'est légèrement fallacieux.

D'autre part, votre réponse à propos de la vie privée est plutôt contradictoire : "il existe deux bases de données qui ne peuvent être corrélées... mais en fait si, pour des raisons techniques, et afin de traquer les fraudeurs". Je suppose que, peu après, il en ira de même avec les TEC, Interparking, etc. J'imagine que nous aurons un numéro de client pour tous les opérateurs et qu'il sera possible d'établir des recoupements assez intéressants, que ce soit à des fins de marketing ou pour tracer des gens. Je rappelle qu'il existe une polémique sur les techniques spéciales d'enquête et de recherche, sur l'application de plusieurs lois et sur la filature à leur insu de personnes innocentes .

J'estime que c'est une grave erreur d'affirmer que les technologies, leur application, le respect de la vie privée et les questions éthiques, ne doivent plus être discutées dans les enceintes politiques.

Vous nous dites qu'il y a des lois et qu'il existe une commission pour la protection de la vie privée. Or, celle du pays voisin pense autrement. C'est la preuve qu'il y a à tout le moins matière à interprétation et que nous avons un rôle politique à jouer.

Nous ne sommes pas idiots, nous sommes capables de réfléchir! Des dérives sont peut-être possibles et des précautions doivent être prises. Des choix politiques doivent donc être opérés. Même si nous ne sommes pas d'accord avec vous, ne nous déniez pas le droit de nous pencher sur la question et de nous en inquiéter.

Je suis du même avis que M. Madrane, votre réponse n'a pas apaisé certaines de nos inquiétudes, puisque des données pourront être croisées, notamment pour la répression de fraude. Je crois que les verrous n'existent pas. Dissocier les informations sur la validité de la carte de celles Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- U beweert dat de MIVB haar klanten moet kunnen traceren en een gedetailleerd gegevensbestand nodig heeft om goed te kunnen werken. Ik geloof daar niets van.

Uw antwoord is nogal dubbelzinnig. Blijkbaar kunnen de databanken van de MIVB niet aan elkaar worden gekoppeld, tenzij om fraudeurs op te sporen. Wellicht zullen wij een uniek identificatienummer krijgen voor alle belanghebbenden, zoals TEC, Interparking enzovoort, zodat het mogelijk wordt verbanden te leggen tussen tal van gegevens. Die informatie kan dan worden gebruikt voor marketingdoeleinden of om mensen te traceren. Dat is allemaal hoogst omstreden.

U maakt een grote vergissing als u zegt dat het niet de taak is van het parlement om te debatteren over het respect voor de persoonlijke levenssfeer.

U verwijst naar de wet en naar de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Welnu, er is een vergelijkbare commissie in Frankrijk die er een andere mening op nahoudt. Dat bewijst dat de wetgeving vatbaar is voor interpretatie en het parlement ook zijn zegje moet hebben.

U moet voorzorgsmaatregelen nemen om misbruiken te vermijden en mag ons het recht niet ontzeggen om ons een mening te vormen over deze kwestie.

Net zoals de heer Madrane vind ik uw antwoord niet geruststellend. Het is immers mogelijk om gegevens met elkaar te vergelijken. Er zijn onvoldoende garanties tegen misbruik. Ik vind dat de gegevens over de geldigheid van de kaart moeten worden gescheiden van de persoonlijke gegevens.

Overigens vind ik het wel goed dat de MOBIBkaarten recycleerbaar zijn. concernant l'identité du détenteur me paraît une solution acceptable.

Par ailleurs, je me réjouis du fait que les cartes MOBIB jetables seront recyclées.

**M. le président.-** La parole est à Mme Braeckman.

Mme Dominique Braeckman.- Mes collègues se demandent pourquoi ce qui est possible à l'étranger ne l'est pas ici. En France, par exemple, dans la plupart des lieux publics, le rayonnement électromagnétique est restreint de manière drastique. Ici, on en rajoute.

Je vous ai posé des questions précises sur des puissances et des fréquences. 5,4 GHz, c'est une fréquence très élevée et inhabituelle, même si ce n'est pas forcément plus dangereux. Pour ce qui concerne la distance entre l'émetteur et le conducteur, vous me répondez qu'elle est de un à dix mètres. Vous auriez tout aussi bien pu dire qu'elle se situe entre zéro et l'infini. Je considère donc que votre réponse était très incomplète et je reviendrai sur le sujet.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je suis juriste de formation. Nous sommes dans un état de droit et il appartient aux tribunaux ou aux commissions spéciales de faire appliquer les lois sur la vie privée. Ce fut le cas ici. C'est à la commission créée à cette fin qu'il appartient de juger si le système projeté respecte les lois fédérales ou internationales sur le respect de la vie privée. Chacun a évidemment le droit d'estimer que ces lois ne sont pas suffisamment strictes. Nous pouvons avoir un débat à ce sujet, car c'est notre rôle, mais ce n'est ni à moi, ni au gouvernement, ni au parlement de juger si les lois sont respectées.

Je suis à cet égard bien plus préoccupé par ce qui se passe sur le plan international. Lorsque nous voulons nous rendre en Amérique, nos données sont automatiquement transmises aux autorités américaines. C'est inquiétant.

J'estime que le respect de la vie privée est très important. Je ne voudrais pas que la STIB fasse savoir que Céline Delforge a oblitéré sa carte à une heure du matin à tel endroit. Je ne voudrais pas non

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

Mevrouw Dominique Braeckman (in het Frans).-In Frankrijk wordt elektromagnetische straling in openbare ruimten zo veel mogelijk beperkt. Hier gebeurt het tegendeel.

Ik vind een frequentie van 5,4 GHz zeer hoog, zelfs al is die niet per se gevaarlijk. U zegt dat de afstand tussen de zender en de chauffeur 1 à 10 meter bedraagt. Dat is een bijzonder vaag antwoord. Uw antwoord volstaat niet.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Als jurist geloof ik in de rechtstaat. De naleving van de wetten op de persoonlijke levenssfeer wordt gecontroleerd door de rechtbanken en de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. Het staat iedereen vrij om van mening te zijn dat de wet niet streng genoeg is, maar dat is een ander debat. Noch ik, noch de regering of het parlement waken over de naleving van de wetten.

Overigens maak ik me veeleer zorgen over andere zaken. Als je bijvoorbeeld op reis gaat naar Amerika, worden al je gegevens automatisch aan de Amerikaanse overheid bezorgd. Dat is pas verontrustend.

Ik hecht veel belang aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Ik wil absoluut niet dat de MIVB reizigers traceert. De wet voorziet in zeer zware sancties voor wie de wet op de bescherming op de persoonlijke levenssfeer overtreedt.

De ontwaardingstoestellen van de MIVB waren aan

plus que la STIB dise quels membres de la commission Infrastructure utilisent une carte MOBIB. Ce sont évidemment des choses qu'elle ne peut pas faire. Nos lois sur la protection de la vie privée prévoient des sanctions très lourdes pour ceux qui se permettraient de telles dérives. Il faudrait vraiment être idiot pour dévoiler de telles informations.

Pourquoi avons-nous choisi cette solution à Bruxelles? Nos valideurs sont en fin de vie. Au moment de les remplacer, la STIB a voulu s'inscrire dans une tendance qui se retrouve partout en Europe: Navigo à Paris, que vous avez mentionné, Oyster card à Londres, etc. Je trouve que l'introduction de cette carte est la preuve d'une bonne gestion.

La STIB est obligée de respecter l'avis de la commission pour la protection de la vie privée. Il n'y a pas de choix, pas de débat possible. La carte sera-t-elle anonyme? Allez vérifier en France, mais à mon avis, une carte n'est jamais anonyme. Il y a toujours moyen de retrouver le nom du détenteur, puisqu'elle porte un numéro.

Ici, les précautions nécessaires ont été prises : les banques de données sont séparées, un nombre limité et connu de personnes y ont accès et, quand des informations sont consultées, le système informatique enregistre le nom de la personne qui le fait et à quel moment. De plus, en cas d'abus, les sanctions sont très élevées.

Les TEC et De Lijn sont soumis aux mêmes règles que nous. D'ailleurs, la technologie Calypso que nous utilisons est la même. Quand Interparking ou Cambio consulte vos données, ils ont accès à votre nom, comme quand vous utilisez le parking ou un abonnement. Cela sera peut-être intégré sur la même carte.

Il y a moins de données sur MOBIB que sur votre carte d'identité. Quand vous louez un dvd, on vous la demande, et on copie les données reprises sur la puce. Quelle est la différence entre retranscrire les données et les copier électroniquement? C'est la seule raison pour laquelle ces données sont sur la puce, pour pouvoir les lire de manière électronique. C'est la même chose à l'hôpital, à la mutuelle,...

Vous pouvez demander à tout moment à la STIB ce qui se trouve sur votre puce, conformément à la loi vervanging toe en dus besloten we het voorbeeld van steden als Parijs en Londen te volgen. Deze kaart is een toonbeeld van goed beheer.

De MIVB moet in elk geval het advies van de commissie volgen. In Frankrijk is de kaart naar verluidt anoniem, maar aangezien ze een nummer draagt, is er altijd wel een manier om de identiteit van de drager te achterhalen.

Wij hebben alle voorzorgen genomen: de gegevensbanken zijn gescheiden, slechts een beperkt aantal personen heeft toegang tot deze gegevens en hun naam wordt geregistreerd wanneer zij de informatie raadplegen. Er staan daarbij zeer zware straffen op misbruik.

De TEC en De Lijn moeten dezelfde regels naleven. We gebruiken trouwens dezelfde Calypsotechnologie. Ook Interparking of Cambio kennen uw naam en weten wanneer u een parking gebruikt. Die gegevens kunnen op dezelfde kaart.

Als u bijvoorbeeld een dvd huurt, worden uw gegevens gekopieerd van uw identiteitskaart en die bevat meer informatie dan de MOBIB-kaart. Ook in ziekenhuizen en dergelijke gebeurt dat. Wat is het verschil?

U kunt de MIVB te allen tijde vragen wat er op de chip van uw kaart staat.

Gelukkig bestaat er een federale wet inzake de bescherming van het privéleven.

fédérale sur la vie privée.

Heureusement, il existe encore une loi fédérale sur la protection de la vie privée, avec un traitement des données identiques pour tous.

- Les incidents sont clos.

- De incidenten zijn gesloten.

## INTERPELLATION DE M. CHRISTOS DOULKERIDIS

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

concernant "la politique de recrutement de la STIB".

M. le président.- La parole est M. Doulkeridis.

M. Christos Doulkeridis.- Il y a quelques semaines, je vous avais interrogé, ainsi que le ministre Benoît Cerexhe, sur les futures campagnes de recrutement de la STIB. J'en avais également profité pour évoquer le cas d'une personne qui, malgré sa motivation et ses capacités à intégrer la STIB, s'était vu opposer plusieurs refus, pour des raisons que je ne m'expliquais pas. Je souhaite, à travers cette nouvelle interpellation, revenir sur les critères définis par la STIB pour l'engagement de nouveaux employés.

Il apparaît en effet que plusieurs personnes ayant postulé à la STIB auraient rencontré des difficultés à intégrer la société sans que soit invoqué leur manque de compétence. Pour justifier le rejet de leur candidature, il leur a été répondu, par téléphone, que leur curriculum vitae faisait apparaître plusieurs années de chômage ou plusieurs mois de travail intérimaire, ce qui ne correspondait pas au profil recherché. Je trouve pareille argumentation choquante. Le personnel de la STIB n'est pas autorisé à communiquer ces arguments par écrit.

## INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOS DOULKERIDIS

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

betreffende "het aanwervingsbeleid van de MIVB".

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

De heer Christos Doulkeridis (in het Frans).-Onlangs stelde ik u een vraag over de toekomstige selectiecampagnes van de MIVB. Ik haalde toen het voorbeeld aan van een gemotiveerd persoon met de vereiste capaciteiten, die op onbegrijpelijke wijze verscheidene keren is geweigerd.

Welke criteria hanteert de MIVB voor de indienstneming van personeel? Verscheidene personen die zich kandidaat stelden voor een functie bij de MIVB, werden geweigerd zonder dat er sprake was van een gebrek aan competentie. Toen ze telefonisch inlichtingen inwonnen, legde men hen uit dat personen met verscheidene jaren werkloosheidsuitkering of uitzendarbeid niet met het gewenste profiel overeenstemmen. Het is evident dat het MIVB-personeel dergelijke argumenten niet schriftelijk kan meedelen.

Gezien de gewestelijke doelstellingen inzake tewerkstelling is het schokkend dat de MIVB werkzoekenden weigert. Klopt het dat het aantal jaren werkloosheid en uitzendarbeid tot de MIVBcriteria behoort om kandidaten te weigeren? Wat is het standpunt van de MIVB inzake de tewerkstelling N'est-il pas interpellant, compte tenu des objectifs du gouvernement en matière d'emploi, de voir des bruxellois souhaitant chômeurs activement retrouver un emploi dans une structure bruxelloise, être écartés parce qu'ils ont été chômeurs ou parce qu'ils ont eu recours au secteur de l'intérim? Quels sont les critères pris en considération par la STIB pour l'engagement de nouveaux collaborateurs? Les périodes de non-activité et le recours à l'intérim figurent-ils parmi ces critères? Quelle est la politique de la STIB en matière de mise ou de remise à l'emploi des chômeurs bruxellois? Pourquoi n'est-il pas possible, pour une personne ayant échoué à une épreuve de sélection dans une structure publique (la STIB, dans le cas présent) d'obtenir un courrier lui indiquant les raisons de cet échec?

Vous participez au travail mené depuis plusieurs années à Bruxelles, visant à identifier les raisons de la faible proportion de Bruxellois dans les administrations publiques. Ces raisons sont multiples et nous devons agir à tous les échelons pour résoudre la question. Ce parlement a voté des textes visant à combattre les discriminations. La vie chère à Bruxelles incite certains à quitter la Région, alors qu'ils y occupent un emploi.

Dans le cas présent, la période de chômage figure parmi les critères de sélection, dont certains seraient compréhensibles dans le secteur privé mais sont, par contre, totalement inacceptables pour une entreprise publique, compte tenu de la volonté qui anime cette Région depuis plusieurs mois.

Je me fie aux témoignages qui m'ont été rapportés. Je trouve cette situation choquante et pénible pour les personnes concernées. J'aimerais donc qu'il soit remédié à cette situation.

### Discussion

**M. le président.-** La parole est à M. Fassi-Fihri.

M. Hamza Fassi-Fihri.- Je voudrais me joindre à l'interpellation de mon collègue, car je trouve cette question fondamentale. La STIB est une entreprise modèle de la Région, plutôt réputée. Sa politique de diversité est à la pointe et souvent saluée, même si nous la surveillons, ici au parlement et dans

van Brusselse werkzoekenden? Waarom ontvangen de kandidaten die niet geslaagd zijn voor de selectieproef, geen brief met enige uitleg?

Sinds enkele jaren buigt u zich over de redenen van de ondermaatse vertegenwoordiging van de Brusselaars in de overheidssector. De toestand kan alleen worden omgebogen als er op alle niveaus inspanningen worden geleverd. Het Brussels parlement heeft een aantal teksten goedgekeurd om discriminatie in te dijken. Omdat het leven in deze stad duur is, gaan veel Brusselaars elders wonen, hoewel ze in het gewest werken.

Het criterium van het aantal jaren werkloosheid is eventueel aanvaardbaar binnen de privésector maar voor een overheidsbedrijf is het totaal onaanvaardbaar.

### Bespreking

**De voorzitter.-** De heer Fassi-Fihri heeft het woord.

**De heer Hamza Fassi-Fihri** (in het Frans).- De MIVB is een modelbedrijf met een uitstekend diversiteitsbeleid, dat niet minder dan 20% van de gewestelijke begrotingsmiddelen opslorpt.

Het Brussels Gewest wordt geconfronteerd met

d'autres endroits. La STIB représente aussi 20% du budget régional, ce qui n'est pas mince. Elle a donc, plus que d'autres, vis-à-vis de la Région, une obligation morale au-delà de l'obligation légale.

Notre Région est confrontée à des défis non négligeables en matière d'emploi. Ils sont au coeur de toute la politique du gouvernement. J'ai également entendu de nombreux témoignages de ce type, qui ont été confirmés par les uns et les autres. Ce type de démarches et de critères est un nonsens. Ils sont inacceptables et indécents. On ne peut pas se permettre d'écarter des gens sur une telle base.

J'ai entendu parler de l'existence d'un critère pire encore que celui de la durée du chômage, celui de l'âge. La STIB ne prendrait pas en considération, pour un certain type de profil, notamment les conducteurs et chauffeurs, les candidats de moins de 22, 23 ou 25 ans. Il y a donc un âge minimal et une durée de chômage maximale! C'est inacceptable et sans doute illégal. Je vous demande donc des explications claires à ce sujet.

Il est aussi choquant que la STIB participe à des Job Days - des journées de recrutement - en dehors de la Région bruxelloise. C'est un non-sens. Nous avons des demandeurs d'emploi qui répondent aux profils d'infra-qualifiés, recherchés par la STIB. Nous pourrions les mettre à l'emploi et les former. Les outils existent, mais il manque la volonté de la direction. Si la STIB - qui est un outil régional, qui reçoit 20% du budget régional, qui doit assurer des missions essentielles pour la Région - ne répond pas aux objectifs du gouvernement et n'applique pas la loi de manière stricte ou, à tout le moins, ne l'interprète pas moralement, c'est inacceptable.

Je vous demande donc de me rassurer en me démentant tous ces éléments, même si je pense qu'ils sont réels. Dans le cas contraire, je vous demande des explications, ainsi que l'engagement que la STIB entrera dans le cadre des objectifs du gouvernement et de la Région. S'il en allait autrement, je ne comprendrais pas le rôle de cet outil dans le paysage bruxellois.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Chaque année, la STIB recrute entre 300 et 500 nouveaux collaborateurs. En huit ans, les effectifs de la STIB ont augmenté

grote uitdagingen op het vlak van werkgelegenheid. Het soort van wantoestanden waar de heer Doulkeridis naar verwijst, is onaanvaardbaar.

Ik heb zelfs een erger gerucht opgevangen: blijkbaar neemt de MIVB geen sollicitaties van personen die jonger zijn dan 22, 23 of 25 jaar in overweging als er vacatures zijn voor chauffeurs. Dat is onaanvaardbaar en zelfs onwettelijk.

Het is ook schokkend dat de MIVB deelneemt aan jobbeurzen buiten het Brussels Gewest. Er zijn genoeg Brusselse werkzoekenden die beantwoorden aan de gezochte profielen. Het is perfect mogelijk om ze op te leiden en een baan te geven. De MIVB moet de doelstellingen van de regering naleven.

Ik hoop dat u me gerust kunt stellen, ook al vrees ik het ergste.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- De MIVB neemt elk jaar 300 tot 500 nieuwe medewerkers in dienst. In acht jaar tijd is het

de 15%. Elle reçoit plus de 10.000 candidatures par an. La difficulté essentielle à l'engagement de collaborateurs bruxellois se situe au niveau de la formation des candidats. Encore convient-il de relativiser, car, comme l'indiquent les chiffres que j'ai communiqués à mon collègue, Benoît Cerexhe, qui ont été transmis et discutés à l'époque en commission des Affaires économiques, le 4 juin dernier, 71% des collaborateurs engagés en 2007 étaient bruxellois, chiffre que vous avez par ailleurs salué. Et vous avez raison : la STIB doit engager à Bruxelles.

Le résultat n'est pas mauvais, malgré la difficulté de trouver le personnel disposant du profil : formation ou, parfois, attitude. On pense qu'il n'est pas compliqué de conduire un bus ; transporter parfois plus de cent personnes nécessite cependant des gens dont le comportement est correct et stable. C'est logique, personne ne remettra cet élément en question.

La STIB peut difficilement se substituer aux réseaux d'enseignement. Cependant, à notre demande, elle envisage, afin de rencontrer ses besoins, d'investir progressivement dans l'apprentissage et la préformation sous la forme de stage en entreprise. C'est dans ce sens qu'un cadre de partenariat est actuellement mis en place avec plusieurs écoles techniques. Impossible dès lors de reprocher à la STIB un manque d'intérêt et d'activité en ce domaine. M. Cerexhe partage aussi cette opinion.

La STIB m'informe qu'elle n'a jamais écarté de candidat sur la base de son statut de chômeur ou d'intérimaire. Le contraire aurait été scandaleux. Les gens se retrouveraient alors dans un cercle vicieux.

**M.** Christos Doulkeridis.- C'est la STIB qui dit ne l'avoir jamais fait ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, la STIB informe qu'au contraire, elle recrute régulièrement des personnes en situation de chômage. En 2007, 18,4% des ouvriers et employés recrutés étaient en possession d'une carte "Activa" ou d'une carte "Restructuration". L'intérim constitue pour la STIB une filière de recrutement supplémentaire, certainement lorsque le marché de l'emploi est difficile, comme c'est le cas actuellement. On se souvient des débats d'il y a deux ans : beaucoup de

personeelsbestand van de MIVB met 15% gestegen. De MIVB ontvangt elk jaar meer dan 10.000 kandidaturen.

Het voornaamste probleem bij de indienstneming van Brusselaars is hun gebrek aan opleiding of hun attitude, ook al moet dat worden genuanceerd. In 2007 was 71% van de nieuwe medewerkers Brusselaar. Dat is geen slecht resultaat.

De MIVB kan moeilijk de rol van het onderwijs overnemen. Op ons verzoek zal de MIVB echter progressief investeren in vooropleidingen in de vorm van bedrijfsstages. Hiertoe werkt de transportmaatschappij een partnerschap uit met meerdere technische scholen. Men kan de MIVB dus niet verwijten dat zij niet de nodige inspanningen doet.

De MIVB heeft mij meegedeeld dat zij nog nooit een kandidaat heeft afgewezen omdat hij voordien werkloos was of uitzendwerk verrichtte. Dat zou onaanvaardbaar zijn. Hoe zouden deze mensen dan ooit uit de werkloosheid kunnen ontsnappen?

**De heer Christos Doulkeridis** (in het Frans).-Heeft de MIVB dit bevestigd?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ja. De MIVB neemt regelmatig werklozen in dienst. In 2007 was 18,4% van de arbeiders en bedienden in het bezit van een Activa- of een herstructureringskaart. Ook de uitzendsector is een bijkomend kanaal om personeel te vinden, zeker op de huidige arbeidsmarkt. Zo was het ondanks de vele werklozen moeilijk om voldoende buschauffeurs te vinden.

chômeurs et, paradoxalement, difficulté de trouver des chauffeurs de bus.

Pour la STIB, le seul critère qui prévaut lors du recrutement est la compétence du candidat pour l'exercice d'une fonction déterminée. Outre les compétences requises par rapport au profil recherché, le parcours du candidat est examiné de manière à départager plusieurs candidats présentant les même compétences ou pour s'assurer qu'il dispose des qualités requises en termes de comportement. Dans certains cas, un grand nombre d'emplois successifs peut témoigner d'une relative instabilité. Cependant, le seul fait de constater des périodes d'inactivité et des recours à l'intérim n'est pas déterminant dans le processus de sélection.

Avec votre accord, j'aimerais obtenir copie des dossiers ou des informations en votre possession qui vous semblent contredire ce que j'ai dit. Comme ce fut le cas voici un an, je vais demander au président du conseil d'administration de la STIB de mener une enquête. Il s'est avéré que, la fois précédente, c'est la STIB qui avait raison.

Je suis très clair : ni l'âge ni le statut de chômeur ne peuvent constituer un motif de refus.

La STIB collabore étroitement avec Actiris et participe à l'effort régional de qualification et de développement de la collaboration avec Actiris, les instituts de formation et les missions locales. Tout ceci a largement été développé par Benoît Cerexhe le 4 juin dernier. La participation de la STIB aux "Job Days" ne devrait pas constituer un problème en soi. Dans certaines professions, on ne trouve pas de Bruxellois. Nous devons aussi réfléchir au fait que des personnes issues des autres Régions peuvent venir vivre chez nous.

Nous parlons rarement d'un autre problème relatif à l'engagement des Bruxellois. Il a été constaté que les gens pourvus d'un emploi stable quittaient Bruxelles.

Les motifs d'échec lors d'une procédure de sélection ne sont jamais explicités par écrit. Les informations transmises par le département du recrutement aux candidats non retenus se limitent à des informations non personnalisées. Il est cependant toujours indiqué aux candidats non sélectionnés qu'ils ont la possibilité de s'adresser directement au département du recrutement pour

Het enige criterium dat door de MIVB wordt gehanteerd is de bekwaamheid van de kandidaat. Het parcours van de kandidaat wordt onderzocht om een keuze te kunnen maken tussen kandidaten met gelijke bekwaamheden of om het karakter van de kandidaat te beoordelen. In sommige gevallen kan een opeenvolging van jobs wijzen op een instabiel karakter. Periodes van inactiviteit of uitzendarbeid zijn evenwel niet van doorslaggevend belang voor de selectieprocedure.

Als u daarmee akkoord gaat, zou ik graag een kopie verkrijgen van de stukken en de informatie die mijn beweringen weerleggen. Ik vraag de voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB om dit probleem te onderzoeken. Toen ik vorig jaar een gelijkaardige kwestie heb laten onderzoeken, bleek dat de MIVB gelijk had.

De leeftijd en het statuut van de werkloze mogen niet aan de basis van een weigering liggen.

Er bestaat een nauwe samenwerking tussen de MIVB, Actiris, de organen voor opleidingen en de Missions Locales. Dat de MIVB aan de Job Days deelneemt, vormt op zich geen probleem. Er zijn jobs waarvoor in Brussel geen kandidaten zijn, en werknemers uit andere gewesten kunnen zich ook in Brussel vestigen.

Vergeet niet dat er ook Brusselaars die werk hebben gevonden, het gewest verlaten.

Er wordt nooit schriftelijke uitleg verstrekt bij het mislukken voor een selectieproef. Niet-geslaagde kandidaten krijgen een neutraal opgesteld bericht toegestuurd. Afgewezen kandidaten kunnen zich wel rechtstreeks tot de personeelsdienst richten om de redenen voor hun afwijzing te vernemen. Zo worden, volgens de MIVB, misverstanden vermeden.

Ik ga ermee akkoord dat kandidaten die worden afgewezen, recht hebben op een motivatie voor die beslissing. Van bij de inschrijving kan aan de kandidaten worden gevraagd of ze graag schriftelijk of mondeling willen worden ingelicht over de redenen voor een eventuele afwijzing. Ik zal deze vraag aan de raad van bestuur van de MIVB bezorgen. Die zal daarover onafhankelijk oordelen.

connaître les motifs de non-sélection de leur candidature. Selon la STIB, cette pratique générale de recrutement permet d'éviter des malentendus sur des motifs qui pourraient être exprimés de manière peu nuancée.

J'avoue que des efforts pourraient être fournis pour préciser formellement à l'intéressé pourquoi sa candidature n'a pas été retenue. Au moment du dépôt de la candidature, nous pourrions demander à la personne si elle veut être informée par écrit ou oralement du motif de refus. A cet égard, je suis prêt à demander au conseil d'administration de la STIB de revoir sa politique. Néanmoins, la définition d'une telle politique relève de la gestion autonome de l'entreprise.

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

M. Christos Doulkeridis.- Je suis bien conscient de ce que, depuis quelques mois, voire quelques années, la situation s'améliore. Modestement, depuis que j'ai sorti les chiffres de l'étude de la proportion des Bruxellois dans les entreprises publiques, le débat a évolué.

Certains éléments permettent de mesurer et voir comment aller dans le bon sens. Vos chiffres sont donc une bonne nouvelle avec 70% d'engagés bruxellois d'une année à l'autre, ce qui démontre une prise en considération de cet objectif.

Je trouve aussi très positif qu'un des arguments utilisés soit celui de la formation. Je l'avais proposé lors du débat sur la SNCB qui devait engager et avait promis l'engagement de 1.000 personnes tous les ans. Nous nous étions aperçus qu'un des problèmes avancés était la formation; c'est pourquoi j'avais proposé à M. Cerexhe de prendre rapidement des mesures pour que les jeunes puissent bénéficier d'un contact avec ce genre d'entreprise le plus vite possible, c'est-à-dire dès leur formation dans l'enseignement technique professionnel. Il me semble positif que des ponts existent à présent pour permettre à des jeunes de se familiariser avec ces entreprises. Pour la STIB, ce sera aussi en plus grande confiance qu'ils pourront engager. Voilà autant de points positifs.

Pour la question des critères pris en considération, le fait qu'ils ne soient pas rendus par écrit constitue **De voorzitter.-** De heer Doulkeridis heeft het woord.

De heer Christos Doulkeridis (in het Frans).- Ik besef dat de toestand er de laatste maanden en jaren op is verbeterd. De teneur van de debatten is lichtjes veranderd sinds ik de cijfers over de vertegenwoordiging van de Brusselaars in de overheidssector heb bekendgemaakt.

Dat de MIVB in 2007 meer Brusselaars dan niet-Brusselaars in dienst heeft genomen, is goed nieuws. Een ander positief element is dat jongeren uit het technisch en het beroepsonderwijs sinds kort de kans krijgen om al tijdens hun opleiding ervaring op te doen in een bedrijf. Ik deed een voorstel in die zin naar aanleiding van de belofte van de NMBS om jaarlijks 1.000 mensen in dienst te nemen. Volgens de NMBS waren de Brusselse kandidaten onvoldoende opgeleid. De heer Cerexhe heeft toen maatregelen getroffen om een brug te slaan tussen de scholen en de bedrijfswereld.

De MIVB vragen om haar criteria voor een weigering schriftelijk mee te delen, zou geen zoden aan de dijk brengen. De maatschappij zal nooit beweegredenen meedelen die het daglicht schuwen. Op zich begrijp ik dat een werknemer de voorkeur geeft aan een kandidaat die altijd actief is geweest. In Brussel is de werkloosheidsproblematiek echter zo ernstig dat de MIVB zich een dergelijke houding niet kan veroorloven.

Ik zie niet in waarom een gemotiveerde jongeman zou liegen over de criteria die de MIVB gebruikt un détail pour moi. Même si nous demandons de transcrire ces critères, les responsables à la STIB ne noteront jamais des critères qui ne les arrangent pas. C'est donc insuffisant. Cependant, il existe une attitude qui, hors contexte belge, régional et de chômage aussi important pour la Région bruxelloise, serait compréhensible. En effet, je peux comprendre qu'un employeur, parmi les milliers de candidatures qu'il peut recevoir, opte plus volontiers pour un profil présentant des critères de stabilité plutôt que pour un inactif depuis des années. Toutefois, le problème est qu'à Bruxelles, le chômage est considérable et qu'on ne peut donc se permettre ce type de politique.

Le problème ne se résume pas aux dossiers que j'ai eus en mains. Je ne vois pas pourquoi un jeune gars motivé, qui a passé l'examen voilà deux ans et qui les repasse après, aurait un quelconque intérêt à venir me raconter n'importe quoi en parlant des critères particuliers utilisés pour le recaler. Je crois, pour l'avoir entendu par ailleurs, que c'est tout à fait plausible.

C'est pourquoi je demande que le ministre exprime à la STIB, au nom du gouvernement, que ce type de critère ne peut être pris en considération.

Je vais encore plus loin: la STIB, en tant qu'employeur public, a une responsabilité plus grande que d'autres. Elle découle du projet de la majorité, adopté en début de législature : combattre le chômage à Bruxelles. Nous ne pouvons accepter, tacitement ou explicitement, qu'une entreprise telle que la STIB, disposant certes pour 2007 d'un beau bilan avec ses 70% de Bruxellois, n'en compte au total que 52%, en conséquence de divers facteurs, notamment le nombre de ceux qu'elle emploie, qui quittent la Région. Pour eux, il faudra réfléchir : vous disiez que ce n'est pas grave d'engager des gens d'autres Régions, car ils pourraient décider de devenir de nouveaux Bruxellois. Je ne demande pas mieux, mais cela implique qu'il faut changer d'autres règles concernant les fonctionnaires et leurs avantages annexes.

Certains fonctionnaires gagnent très bien leur vie ici et bénéficient en plus d'un remboursement pour les trajets en train, car ils habitent hors de Bruxelles. Les Bruxellois n'ont pas ce type d'avantage, mais paient des loyers plus élevés.

En tant que ministre de ce gouvernement qui a pris

om zijn kandidatuur te weigeren.

De Brusselse regering zou aan de MIVB moeten vragen een dergelijk criterium niet te gebruiken. Als werkgever in de overheidssector heeft de MIVB een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. Dat slechts 52% van het MIVB-personeel Brusselaar is, blijft een slecht resultaat. Om haar werknemers aan te sporen in Brussel te komen wonen, dient de MIVB een voorkeursbeleid te ontwikkelen.

De ambtenaren die buiten Brussel wonen, verdienen hier goed hun brood en krijgen bovendien een deel van hun treinkosten terugbetaald. De Brusselaars genieten dat voordeel niet en betalen hogere huurprijzen.

Mensen die willen werken, moeten ook de kans krijgen om te werken. Iemand die tweemaal aan een examen deelneemt, is duidelijk gemotiveerd en mag niet worden uitgesloten omdat hij eerder voor het examen is gezakt. l'engagement de lutter contre le chômage, vous devez donner la possibilité de travailler aux personnes qui sont motivées. Quelqu'un qui passe deux fois un examen l'est assurément. On ne doit pas pouvoir l'exclure sous prétexte qu'il a déjà raté l'examen précédemment.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je voudrais avoir des informations sur ces cas. Je ne dis pas que je ne vous crois pas. Cependant, quand il y a des cas individuels, je préfère les rencontrer pour donner la possibilité au président du conseil d'administration de vérifier s'il y a eu dérapage.

M. Christos Doulkeridis.- Je demanderai aux personnes si elles sont d'accord. Pourquoi est-ce que je les crois? Elles savent bien que je ne vais pas intervenir directement auprès de l'entreprise; ce n'est pas pour avoir un piston qu'elles viennent me trouver. Elles ont passé les épreuves techniques et les ont réussies. La seule chose qui n'a pas plu, c'est qu'elles avaient accumulé beaucoup d'années de chômage. Toutefois, quand elles demandent de recevoir ces motifs par écrit, on le leur refuse.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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

concernant "la tarification des abonnements scolaires de la STIB".

**M. le président.-** La parole est à Mme Jamoulle.

(M. Mahfoudh Romdhani, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ik had graag meer informatie over die individuele gevallen gekregen, zodat de voorzitter van de raad van bestuur kan nagaan of er een fout is begaan.

De heer Christos Doulkeridis (in het Frans).- Ik zal de personen vragen of zij hiermee akkoord gaan. Zij waren geslaagd voor de technische proeven. Het enige probleem was dat zij al lang werkloos waren. De MIVB heeft bovendien geweigerd om haar motieven schriftelijk mee te delen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE

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

betreffende "de tarieven van de schoolabonnementen van de MIVB".

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

(De heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter, treedt op als voorzitter)

Mme Véronique Jamoulle.- La vie est chère, le pouvoir d'achat des ménages diminue, les fins de mois sont de plus en plus difficiles à assurer pour les familles. Ces quelques phrases, que l'on a pu entendre à l'envi ces dernières semaines, rendent à suffisance compte du contexte que nous traversons. La mobilisation des milliers de personnes qui, de par le pays, toutes Régions confondues, ont battu le pavé pour manifester leur souhait de conserver leurs moyens de subsistance et continuer à assurer à leur famille un niveau de vie décent, le confirme.

Ces préoccupations des familles, légitimes à l'heure actuelle, se rencontrent dans tous les domaines de la vie quotidienne, du paiement du loyer à l'indexation des salaires, en passant par le contenu de leur assiette ou des moyens qu'elles utiliseront pour se chauffer. Cependant, elles passent aussi par la scolarité de leurs enfants qui, malgré les efforts mis en oeuvre pour en assurer une gratuité effective, a toujours un coût relativement important, en particulier au moment de la rentrée scolaire. Cette gratuité de l'enseignement, garantie par notre Constitution, exige peut-être aussi, M. le ministre, que nous réfléchissions à la manière de faciliter l'accès aux écoles.

Or, lorsque nous observons le tarif des abonnements scolaires dans la Région Bruxelles-Capitale, nous ne pouvons que constater que le prix de base du premier abonnement d'une famille est le plus cher des trois opérateurs de transports publics du pays. Certes, les enfants de six à onze ans bénéficient à Bruxelles de la gratuité sur l'ensemble du réseau et ils ne commencent à payer leur fréquentation du transport bruxellois qu'une fois leurs douze ans atteints. Or, avant cet âge, les enfants fréquentent souvent une école proche de chez eux; ils y vont le plus souvent à pied et n'ont donc pas besoin des transports en commun. De plus, lorsque c'est le cas, ils sont accompagnés par un adulte payant.

Le prix de l'abonnement STIB pour les enfants à partir de douze ans s'élève à 205 euros pour un premier abonnement dans une famille d'un à deux enfants, alors qu'il est de 162 euros pour l'opérateur flamand et d'environ 155 euros pour les TEC. Toutefois, la comparaison avec ces derniers est plus compliquée, puisqu'il y a des différences en fonction du nombre de zones.

Un premier abonnement pour une famille de trois

Mevrouw Véronique Jamoulle (in het Frans).- De laatste tijd is het leven een stuk duurder geworden en is de koopkracht gedaald.

De prijsstijgingen betreffen alle aspecten van het dagelijks leven, gaande van de huurprijs en de verwarmingskosten tot de voedingsmiddelen en zelfs de schoolkosten.

De basisprijs van het eerste schoolabonnement is in Brussel het duurste van de drie gewesten. Kinderen van 6 tot 11 reizen in Brussel gratis. Op die leeftijd gaan ze ook vaak te voet naar een buurtschool. Op het openbaar vervoer worden ze meestal vergezeld door een betalende volwassene.

Voor de prijsvergelijking van de verschillende MIVB-abonnementen en die van de andere vervoersmaatschappijen verwijs ik naar hun websites.

De schoolabonnenmenten betekenen voor vele gezinnen een grote hap uit het huishoudbudget, zeker in het licht van de toenemende verarming en het groeiende aantal eenoudergezinnen. Alleen al het schoolabonnement voor twee kinderen kost 330 euro

Uit het meest recente financieel verslag van de MIVB blijkt dat de schoolabonnementen goed zijn voor 6,5% van de rechtstreekse inkomsten van de MIVB voor de periode 2006-2007. Het gaat hier om jongeren tussen 12 en 24 jaar. Kan de minister de cijfers meedelen voor de gehele schoolgaande jeugd? Hoeveel zou het kosten om de Brusselse tarieven af te stemmen op die in Vlaanderen en Wallonië? Kan het abonnement niet worden vervangen door een leeftijdsattest? Dat zou ook minder administratieve rompslomp meebrengen voor de MIVB. Een aantal scholen helpt gezinnen om de formulieren voor de abonnementen in te vullen. Kan dat systeem tot alle scholen worden uitgebreid?

enfants et plus coûte 165 euros sur le réseau STIB contre environ 162 euros pour les familles nombreuses utilisant les transports publics flamands et 126 euros pour ces mêmes familles dans les transports publics wallons.

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

Pour les familles, les coûts liés à la rentrée scolaire, conjugués aux dépenses de transport jusqu'à l'établissement scolaire de leurs enfants, constituent souvent une charge difficile à assumer. Comment une famille à faible ou moyen revenu peut-elle s'acquitter de ces montants? A Bruxelles, tous les indicateurs montrent une forte paupérisation de la population ainsi qu'une proportion importante de familles monoparentales. Pour deux enfants, il faut débourser 330 euros à la rentrée, rien que pour l'abonnement scolaire; 335 euros pour trois enfants. Comment peut-on assumer ce genre de charge?

A l'analyse des chiffres contenus dans le dernier rapport financier de la STIB, nous pouvons voir que le poste "abonnements scolaires" génère près de 6,5% des recettes directes pour les années 2006 et 2007. Sachant que les recettes relatives aux abonnements scolaires concernent, pour Bruxelles, les jeunes entre 12 et 24 ans, vous est-il possible de nous informer, M. le ministre, sur la part de ces revenus, produits spécifiquement par la population en âge d'obligation scolaire? Quel serait le coût d'un alignement des tarifs bruxellois sur les tarifs flamands ou wallons? Pourrait-on étudier la possibilité d'une gratuité des abonnements scolaires pour ces populations ou, à tout le moins, de tarifs nettement réduits pour une partie des familles, à déterminer selon des critères sociaux? Enfin, il semblerait, selon des informations reçues de directeurs d'écoles fondamentales bruxelloises en discrimination positive, que beaucoup d'enfants qui ces établissements d'abonnement, même lorsqu'ils sont en âge d'en avoir un gratuitement. Ne serait-il pas possible de dispenser l'obligation du port de cet abonnement en exigeant tout simplement la preuve de l'âge de l'enfant de quelque manière que ce soit. J'imagine qu'il y a une raison à cette formalité administrative. Quelle est-elle? Ne pourrait-on envisager de la supprimer, ce qui allégerait par la même occasion le travail administratif de la STIB, particulièrement lourd au moment de la rentrée scolaire ? Pourraiton envisager un travail de collaboration avec les établissements scolaires, car il semblerait que certains se chargent d'aider les familles à remplir les formalités? Il faudrait peut-être inciter les autres à le faire.

#### Discussion

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les tarifs de la STIB sont approuvés annuellement par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, après concertation entre la STIB et moi-même. La tarification soumise à l'approbation du gouvernement veille à renforcer l'équilibre financier de la STIB, ne dépasse pas de plus de 2% l'évolution des prix à la consommation et préserve l'équilibre entre les catégories de clientèle.

L'abonnement scolaire de la STIB bénéficie d'un tarif fortement réduit par rapport au tarif plein. Les prix n'ont plus augmenté depuis 2003. J'ai refusé toute augmentation tarifaire des abonnements scolaires et je continuerai sur cette voie, car nous devons accorder un traitement de faveur à cette catégorie de clientèle.

Lors de la campagne scolaire 2008, un montant de 5 euros a été ajouté, en raison du passage au nouveau pass MOBIB. Ces 5 euros sont demandés à titre de garantie à tous les détenteurs de la carte MOBIB. Ils couvrent une période de cinq ans. Seul le premier abonnement scolaire est vendu au prix plein. Une tarification dégressive est appliquée dès l'acquisition du deuxième abonnement scolaire. Les nombreuses bénéficient familles d'un préférentiel dès le premier enfant et de réductions importantes pour le deuxième et le troisième enfant, dont l'abonnement passe à 80 euros. A partir du quatrième enfant, l'abonnement scolaire est gratuit.

Les familles à faibles ou moyens revenus ont, en outre, la possibilité d'obtenir pour tous leurs enfants des abonnements à tarifs réduits, voire gratuits, comme l'abonnement VIPO ou l'abonnement « S », destiné exclusivement aux titulaires et ayant-droits d'un revenu d'intégration social.

Les abonnements scolaires sont destinés aux étudiants âgés de 12 à 24 ans, bruxellois ou non. En 2007, environ 53% des abonnements scolaires ont été vendus à des étudiants en âge d'obligation

# Bespreking

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De MIVB-tarieven worden jaarlijks goedgekeurd door de Brusselse regering. Tariefaanpassingen moeten het financieel evenwicht van de MIVB ten goede komen. Ze mogen niet meer dan 2% afwijken van de evolutie van de consumptieprijzen en het evenwicht tussen de categorieën van reizigers moet bewaard blijven.

Een schoolabonnement is veel goedkoper dan het volle tarief. De prijs is sinds 2003 niet meer gestegen. Ik heb dat steeds geweigerd en zal dat blijven doen.

Voor het schooljaar 2008 werd de prijs met 5 euro verhoogd om de overgang naar het MOBIB-systeem te bekostigen. Dit bedrag is een garantie voor vijf jaar die alle kaarthouders moeten betalen. Voor een tweede en derde kind uit hetzelfde gezin, kost een schoolabonnement maar 80% van de normale prijs. Vanaf het vierde kind is het gratis.

Daarnaast zijn er goedkopere formules zoals een WIGW-abonnement of een S-abonnement voor mensen die recht hebben op een leefloon.

Schoolabonnementen zijn bestemd voor studenten tussen 12 en 24 jaar, Brusselaars of niet-Brusselaars. In 2007 werd 53% van de abonnementen verkocht aan de leeftijdscategorie 12-17 jaar.

Er zijn geen plannen om de tarieven voor de abonnementen aan te passen aan die van de TEC of De Lijn, omdat het aanbod heel verschillend is. We overwegen wel een voorkeurtarief voor de Brusselse studenten, dat lager zou liggen dan dat van de TEC of De Lijn. Dit zal vermoedelijk in twee fases gebeuren (eerst voor studenten van 12 tot 18 jaar).

Het gewest kent ernstige budgettaire problemen. Ik vraag u dan ook om deze maatregel te verdedigen bij de vertegenwoordigers van uw partijen in de scolaire (12-17 ans); les 47% restants concernent les 18-24 ans.

Jusqu'à présent, il n'a pas été envisagé d'aligner les tarifs scolaires de la STIB sur ceux des autres opérateurs régionaux, dans la mesure où les offres de services diffèrent fortement. De même, les comparaisons de tarifs entre opérateurs pour une même catégorie de clientèle ne peuvent être appréciées correctement. Par contre, la possibilité d'offrir un tarif préférentiel aux étudiants bruxellois de 12 à 24 ans est actuellement à l'étude. Ce tarif préférentiel se situerait à un niveau inférieur à ceux du TEC et de De Lijn. Selon le coût de la mesure envisagée, la mise en œuvre de ces nouveaux tarifs s'appliquerait probablement en deux phases, selon l'âge de l'étudiant (12-18 ans et 18-24 ans).

Le planning prévoyait différentes options, mais de graves problèmes budgétaires, indépendants de ma volonté, ont surgi dans notre Région.

Je vous prie donc de demander à vos représentants au sein du gouvernement de me soutenir dans la défense du caractère prioritaire de cette mesure lorsque sera concocté le budget 2009. Un petit coup de pouce est toujours le bienvenu!

Comme vous le soulignez vous-même, outre l'abonnement scolaire, les enfants de 6 à 11 ans bénéficient gratuitement, sur simple demande, de l'abonnement G. Par contre, contrairement à ce que vous indiquez, la formule de quatre enfants gratuits maximum par adulte payant ne s'applique absolument pas à la catégorie des enfants 6 à 11 ans. Seuls les moins de 6 ans sont concernés.

La STIB collabore efficacement avec les écoles pour les commandes groupées d'abonnements G, afin d'assurer d'une part la notoriété du système, et, d'autre part, de faciliter au maximum les démarches des parents. Je trouve logique que tout le monde ait un abonnement, même ceux qui voyagent gratuitement.

Nous n'allons pas commencer à contrôler les cartes d'identité; c'est trop compliqué pour les contrôleurs et les chauffeurs. C'est la raison pour laquelle nous voulons harmoniser et introduire la nouvelle carte MOBIB sans contact. C'est très important car à l'avenir, les détenteurs de la carte MOBIB - même les seniors - seront tenus de valider chaque fois leur

regering, met het oog op de begroting voor 2009.

Voor kinderen tussen 6 en 11 jaar kan het gratis Gabonnement worden aangevraagd. De formule van vier gratis kinderen per betalende volwassene geldt enkel voor kinderen onder de 6 jaar.

De MIVB tracht samen met de scholen de aanvragen voor de G-abonnementen te groeperen om het systeem meer bekendheid te verlenen en de administratieve rompslomp voor de ouders te beperken.

Ik vind het logisch dat iedereen een abonnement heeft, ook diegenen die gratis reizen. Het is voor de chauffeurs en de controleurs te ingewikkeld om de identiteitskaarten te controleren. Het nieuwe MOBIB-systeem zal tot een harmonisering leiden. Op termijn zal iedereen bij elke overstap zijn kaart moeten ontwaarden. Dat zal in het begin een aanpassing vergen.

titre de transport, comme les autres voyageurs. Ceci va demander un changement de comportement.

**M. le président.-** La parole est à Mme Jamoulle.

Mme Véronique Jamoulle.- Je voudrais vous demander de faire un effort à l'intérieur du budget de la Mobilité. Il y a des choix à opérer au sein de chaque budget.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je pense que nous avons opéré ces choix.

**Mme Véronique Jamoulle.-** Je pense qu'il y a une réflexion à avoir.

**M. Pascal Smet, ministre.-** C'est Mme Dejonghe qui vous a soufflé cela? Elle n'aime pas la gratuité!

(Rires)

Mme Véronique Jamoulle.- Les coûts des rentrées scolaires deviennent difficiles à assumer pour de plus en plus de familles bruxelloises. Par ailleurs, je suis persuadée que la majorité des abonnements scolaires concerne des Bruxellois.

On dit souvent que la STIB est payée par les Bruxellois et bénéficie finalement à beaucoup plus d'autres personnes. C'est une bonne chose, car cela veut dire que Bruxelles attire pas mal de gens. Mais les abonnements scolaires pour les enfants en âge d'obligation scolaire concernent essentiellement des Bruxellois, et donc en grande partie une population qui est malheureusement fragile et qui le devient de plus en plus.

Je ne parle pas ici de l'enseignement supérieur, où on retrouve des jeunes qui viennent d'ailleurs. Vous avez dit vous-même qu'à partir du moment où ils trouvent un travail, beaucoup de Bruxellois quittent Bruxelles.

Une partie importante de la population, paupérisée, est touchée par les coûts importants de la rentrée scolaire. Je voudrais que vous demandiez à la STIB de réfléchir au problème suivant. Les enfants de 6 à 12 ans perdent facilement leur abonnement. Je ne sais pas combien de fois j'ai déjà dû refaire l'abonnement de mes enfants! La garantie est de

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

Mevrouw Véronique Jamoulle (in het Frans).- Ik vraag u om een inspanning te doen binnen het budget voor Mobiliteit. Binnen elk budget moeten er keuzes worden gemaakt.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Dat hebben wij gedaan.

Mevrouw Véronique Jamoulle (in het Frans).-Mijn inziens kunnen er andere keuzes worden overwogen.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Mevrouw Dejonghe is tegen gratis openbaar vervoer. Heeft zij u dit ingefluisterd?

(Gelach)

Mevrouw Véronique Jamoulle (in het Frans).-Het begin van het schooljaar is voor steeds meer gezinnen een zware financiële dobber.

Het zijn de Brusselaars die voor de MIVB betalen, terwijl de dienstverlening nog vele anderen ten goede komt. Op zich is dat niet slecht, want het betekent dat Brussel een aantrekkingspool is. De schoolabonnementen worden echter vrijwel uitsluitend door Brusselaars gebruikt, en voor velen van hen wordt de toestand steeds precairder.

Kinderen tussen 6 en 12 jaar verliezen gemakkelijk hun abonnement en de waarborg is 5 euro. 5 euros. Comment cette somme va-t-elle être récupérée, à plus forte raison avec un abonnement MOBIB ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Personnellement, je n'ai jamais perdu mon abonnement.

Mme Céline Delforge.- Vous n'êtes plus un enfant!

**M. Pascal Smet, ministre.**- Quand j'étais petit, je prenais le bus pour aller à l'école, même si ce n'était pas à Bruxelles. Je n'ai jamais perdu mon abonnement.

**Mme Véronique Jamoulle.-** Beaucoup d'enfants perdent leur abonnement et cela mérite réflexion.

Par ailleurs, il faut améliorer l'information de la STIB auprès des institutions scolaires. D'après ce que me disent des directeurs d'école, celle-ci fait défaut.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ferai parvenir une nouvelle lettre aux directeurs d'école.

- L'incident est clos.

#### INTERPELLATION DE M. WILLEM DRAPS

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

concernant "la place Flagey et le résultat qui n'est pas à la mesure du budget réellement dépensé et des ambitions affichées".

INTERPELLATION JOINTE DE M. FRÉDÉRIC ERENS.

concernant "les matériaux utilisés lors du réaménagement de la place Flagey". **De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik heb nog nooit mijn abonnement verloren.

**Mevrouw Céline Delforge** (in het Frans).- U bent geen kind meer!

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Toen ik klein was, nam ik de bus naar school. Ik heb nog nooit mijn abonnement verloren.

**Mevrouw Véronique Jamoulle** (in het Frans).-Veel kinderen verliezen hun abonnement. Dat verdient aandacht. De MIVB moet de scholen beter informeren, vinden de directeurs.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik zal een brief laten sturen naar de directeurs.

- Het incident is gesloten.

# INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLEM DRAPS

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

betreffende "het Flageyplein en het resultaat dat niet in verhouding staat tot het werkelijk uitgegeven bedrag en de plannen".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER FRÉDÉRIC ERENS,

betreffende "de gebruikte materialen bij de heraanleg van het Flageyplein".

# INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "les fontaines de la place Flagey".

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

M. Willem Draps.- Je ne reviendrai pas sur les conditions d'organisation de la fête du 5 juillet. Indiscutablement, il y avait du monde, mais ce n'est pas l'objet de mes questions. J'y ai rencontré plusieurs personnes qui ne sont peut-être pas nécessairement les mêmes que celles qui vous ont parlé. Toujours est-il que les critiques fusaient à propos des résultats du réaménagement.

(Rumeurs)

M. le ministre, excusez-moi, mais j'ai encore le droit de rencontrer qui je veux et d'entendre des dizaines de personnes me dire que cette place a été mal aménagée et m'en décrire les imperfections, sur lesquelles je reviendrai dans un instant.

Je voudrais, très brièvement, rappeler qu'un premier bureau d'études avait été chargé d'élaborer un projet qui devait tenir compte des contraintes techniques (contour, voies de trams). Si nous jouons au jeu des sept erreurs pour ce qui concerne le contour de la place, nous pouvons voir qu'entre le plan remis par le premier bureau d'études et celui qui a été exécuté, le contour varie seulement de quelques centimètres.

Je tiens également à dire que le premier bureau d'études a perçu des honoraires pour accomplir l'ensemble de la mission d'accompagnement du réaménagement de cette place. Si nous avions poursuivi dans cette voie, à l'exception du mobilier urbain et des plantations qui auraient pu être revues, il y a de fortes chances pour que la place aurait pu être inaugurée à nouveau dans le courant de l'année 2006 et que le budget prévu - 5 millions d'euros hors TVA et honoraires - aurait été le montant de la facture à régler par la Région.

Je ne souhaite pas revenir sur les conditions dans lesquelles vous avez décidé d'organiser un concours international, avec pour conséquence directe le paiement à deux reprises par la Région du projet de réaménagement de la place - qui, je le répète, est

# TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de fonteinen van het Flageyplein".

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

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Ik zal niet terugkomen op de organisatie van het feest van 5 juli. Ik heb wel heel wat kritiek gehoord op het resultaat van de herinrichting.

(Rumoer)

Een eerste studiebureau werkte een project uit op basis van een aantal technische beperkingen (contouren, tramsporen). Qua contouren wijkt het uiteindelijke resultaat hier nauwelijks van af.

Dit eerste studiebureau kreeg ook een ereloon voor het begeleiden van de volledige heraanleg van het plein. Als we dit spoor verder hadden gevolgd, waren de werken misschien al in 2006 afgerond en waren we binnen het geplande budget van 5 miljoen euro gebleven.

U hebt echter een internationale wedstrijd georganiseerd, zodat het gewest een tweede maal betaald heeft voor een nieuw project dat nauwelijks verschilt van het oorspronkelijke.

Het enige gedurfde element in het nieuwe plan was om de vijvers te verbinden met het plein via een pad voor voetgangers ter hoogte van het monument van Charles De Coster. Dit werd afgewezen, omdat het het verkeer volledig zou verstoren.

Andere vernieuwingen betroffen de keuze voor blauwe steen, het originele stadsmeubilair en de overkapping van de tramhalte.

Blauwe steen is een fragiele en absorberende kalksteen die moeilijk te onderhouden is. Dat was u reeds langer bekend.

Om economische redenen werd er gekozen voor een minderwaardige Chinese steen. Die steensoort is totaal ongeschikt en was reeds beschadigd voor hij werd geplaatst. In Berlijn werd er daarentegen voor duurzaam graniet gekozen. très similaire - en raison des contraintes que je viens d'évoquer.

La seule véritable "audace" urbanistique du nouveau bureau d'études fut originellement de proposer la coupure de la voirie à hauteur du monument à Charles De Coster, afin de relier, par une voie réservée aux piétons, les étangs à la place. Cette originalité fut rejetée parce qu'elle bouleversait complètement le trafic, obligeant les voitures à emprunter l'avenue Général de Gaulle au lieu de l'avenue de l'Hippodrome. Nous sommes donc revenus, je le répète, à un contour de la place identique à celui du premier projet.

Les autres innovations notables du projet, retenues par le cahier des charges, ont été le choix de la pierre bleue comme revêtement de sol, d'un mobilier urbain original, sans parler de la halle de couverture de l'arrêt de tram, sur laquelle je reviendrai.

A l'époque déjà, de nombreuses voix s'étaient élevées pour attirer l'attention de l'administration, et surtout de votre cabinet, sur le fait que la pierre bleue est un matériau calcaire très fragile qui absorbe facilement les produits qui y sont versés, laissant ainsi des taches foncées difficiles à nettoyer.

En outre, pour des raisons d'économie, c'est une pierre chinoise qui a été choisie, dont les caractéristiques visuelles et physiques sont médiocres. Je puis vous assurer que cette pierre était déjà abîmée au niveau de certaines découpes et qu'elle ne convenait pas au pavage d'une place publique. A Berlin, par exemple, c'est le granit, beaucoup plus durable, qui a été privilégié.

Lors de l'inauguration, une partie du public a d'ailleurs relevé les très nombreuses imperfections dans la pose de ce revêtement. Je n'insisterai pas ici sur le malheureux incident de la balayeuse de Bruxelles-Propreté qui a perdu de l'huile. Néanmoins, avec son marché quasi quotidien - et les taches de graisse qui en résulteront immanquablement -, la place prendra rapidement un aspect négligé et sale, compte tenu de la faible durabilité des matériaux utilisés.

Quant aux plantations, le public a été étonné du fait que l'aménagement était essentiellement minéral, à l'exception de trois vieux arbres conservés à l'entrée Reeds bij de plechtige opening van het plein kwamen de onvolkomenheden aan het licht. Dan was er ook nog het incident met de veegwagen van Net Brussel. Binnen afzienbare tijd zal het plein er vuil en vies bijliggen.

Wat de aanplantingen betreft is het helemaal huilen met de pet op. Slechts drie oude bomen bleven bewaard aan het begin van de Zwanenstraat. De nieuwe aanplantingen zijn veel te klein voor een plein met een dergelijke omvang. Bovendien worden ze niet afgeschermd en zijn het kastanjebomen, een soort die elders wordt geweerd wegens haar vatbaarheid voor ziektes.

De vragen van mevrouw Teitelbaum vormen een zoveelste voorbeeld van de kritiek op de heraanleg.

Het gewest heeft grote financiële problemen, hebt u gezegd. Met dit soort projecten is dat geen wonder. Het oorspronkelijke budget was geraamd op 5 miljoen euro. Na de internationale wedstrijd was dat al 7 miljoen euro geworden.

Uiteindelijk is de opdracht toegewezen voor 7,5 miljoen euro, inclusief de kosten voor het overdekken van de parkingingang - waarvan het nut onduidelijk is - en voor het tramstation, twee zaken die onafgewerkt zijn.

De MIVB was zeker geen vragende partij voor deze glazen constructie, waarvan de ecologische voetafdruk aanzienlijk is. De ramen worden immers eerst in de VS en in China behandeld. Deze gril is dus zowel financieel als ecologisch een dure grap.

In totaal werd er al 11 miljoen euro uitgegeven, zonder BTW en honoraria. De extra kosten liggen vooral aan de onvolledigheid van het lastenboek dat de winnaar van de wedstrijd uitvoerde. Het stadsmeubilair zou ook heel wat meer gekost hebben dan gepland door een kwestie van copyright.

De tramhalte is slecht ontworpen en niet functioneel. Het bestek vermeldde blijkbaar geen kabelbevestigingspunten voor een circustent.

Bij de totale kostprijs van 11 miljoen euro voor het Flageyplein moeten we ook nog een premie rekenen die de aannemer heeft geïncasseerd om de werf tegen 5 juli af te werken. Het Rekenhof zal zich te gepasten tijde nog wel over deze kwestie buigen.

de la rue des Cygnes. Le projet est particulièrement pauvre dans sa composante végétale. Pourtant, davantage de végétation n'aurait pas exigé de budget important.

Le nombre d'arbres est dérisoire ; ils sont implantés de manière inadéquate ; leur gabarit ne correspond pas à celui d'une place publique ; aucun dispositif n'a été installé autour des troncs. Je nourris donc les plus vives inquiétudes quant à la pérennité des plantations. En outre, certains arbres choisis sont des marronniers, dont plus personne ne souhaite la présence sur les voiries, car cette essence est atteinte de diverses maladies.

D'autre part, j'ai appris que Mme Teitelbaum vous pose des questions pertinentes concernant le fonctionnement des fontaines sur cette place. En additionnant tous les éléments, on remarque donc que beaucoup de critiques sont émises.

Ma critique plus fondamentale touche au budget de notre Région. Vous avez rappelé qu'elle connaît des difficultés budgétaires sérieuses ; si chaque projet est géré de la même façon, les difficultés seront effectivement au rendez-vous. Pour rappel, le budget initialement fixé par le premier bureau était de 5 millions d'euros et le budget estimé après le concours international prévoyait une dépense de l'ordre de 7 millions d'euros.

Finalement, les travaux ont été adjugés pour 7,5 millions d'euros, comprenant les coûts supplémentaires pour la couverture de la trémie du parking - dont on comprend mal la nécessité fonctionnelle - et pour la halle arrêt pour tramways. Ces deux équipements ne sont pas achevés.

La STIB n'était nullement demanderesse de cette "halle-arrêt"; il est possible d'abriter les voyageurs sans construire une cathédrale de verre de ce type, dont l'empreinte environnementale sera considérable. On m'affirme en effet que les vitres qui l'équiperont sont fabriquées en Belgique chez Saint-Roch, mais doivent partir pour un premier traitement aux Etats-Unis, à Baltimore, avant de repartir pour la Chine subir un traitement destiné à les durcir.

Elles feront donc le tour du monde, qui plus est en avion pour des raisons de délai de livraison! Je m'interroge donc sur l'empreinte écologique de cette halle pour tramways. Cette fantaisie sera

De totale kostprijs zou ongeveer 14 miljoen euro bedragen, exclusief BTW en erelonen.

Bovendien zal de tramhalte, het stadsmeubilair enzovoort specifiek onderhoud vergen. Als dat niet gebeurt, zullen vandalen de boel snel om zeep helpen. De MIVB is overigens niet verplicht om de tramhalte te onderhouden.

Toen het openingsfeest plaatsvond, was de werf eigenlijk nog niet helemaal klaar.

Waarom gaapt er een gat boven de parking? Hoeveel heeft dat gekost? Waarom hebt u een overdekte tram- en bushalte laten aanleggen op het plein? Hoeveel heeft ze gekost?

Van waar de keuze voor Chinese blauwe steen van inferieure kwaliteit? Hoeveel ambtenaren en kabinetsleden zijn daarvoor naar China gereisd?

Hoe zit het met de herstelling van de tegels en het copyright op het stadsmeubilair? Wat met de vertraging in de afwerking van de tramhalte? Waarom heeft uw kabinet zich met de technische aspecten van het glas beziggehouden? Wie zal de halte onderhouden?

Hoe zit het met de beroepsaansprakelijkheid van het studiebureau? Waarom hebben de bevoegde ambtenaren het bestek niet nagelezen? Hoeveel bedraagt de premie die de aannemer heeft opgestreken? Overigens is de werf nog niet opgeleverd.

Neemt u de politieke verantwoordelijkheid van het uitstel met twee maanden van de bovengrondse aanleg van het plein uit angst voor drukkingsgroepen? Hoe staat het met de ondergrondse parking? Wie zal die uitbaten?

Hoeveel tijd is er verlopen tussen de opening van de openbare aanbesteding en de opdracht om de werf van start te laten gaan? Heeft dat gegeven een invloed gehad op de premie voor de aannemer?

Het Heilig Kruisplein heeft een asfaltlaag gekregen, die vervolgens werd vervangen door kasseien en daarna door Chinese blauwe steen. Hoeveel heeft dat gekost? particulièrement coûteuse, ce qui n'était pas connu ou imaginé au départ.

Au total, le montant dépensé sur cette place, auquel il conviendra d'ajouter encore un autre poste important, est aujourd'hui de 11 millions d'euros, hors TVA et honoraires. Les suppléments sont principalement dûs à des imprécisions du cahier des charges réalisé par le lauréat du concours. Il apparaît que le mobilier urbain décrit et choisi lors du concours - dont le grand banc et les bollards s'est vu affublé d'un surcoût considérable lié au copyright auquel il aurait été soumis entre-temps.

D'autres suppléments seraient liés à la réalisation de la halle pour tramways, à laquelle je viens de faire allusion. Elle a également été mal pensée par le bureau d'études, et son utilité fonctionnelle n'est pas évidente. On parle également du fait que les ancrages pour l'implantation d'un cirque n'étaient même pas décrits dans le cahier des charges.

Pour faire le total de ce qu'a coûté en surface le réaménagement de la place Flagey, il faut ajouter à ce montant de 11 millions d'euros la prime qui aurait été promise à l'entrepreneur pour accélérer les travaux et permettre les festivités du 5 juillet dernier, en réduisant son délai contractuel de dixsept à onze mois. On m'affirme que le coût final du réaménagement de cette place, sur lequel la Cour des comptes pourrait se pencher en temps utiles, se situerait aujourd'hui aux environs de 14 millions d'euros, hors TVA et honoraires.

Il est par ailleurs tout à fait évident que la halle de trams, la trémie et le mobilier urbain vont devoir faire l'objet, vu leur nature, d'un contrat d'entretien tout à fait spécifique. Faute de quoi, les vandales feront rapidement leur oeuvre et ces infrastructures présenteront le même aspect que les ascenseurs de la place Poelart. Ces derniers font partie des équipements entretenus par la STIB, ce qui n'est pas prévu pour la halle de tramways. La STIB n'a pas l'obligation de l'entretenir.

D'autre part, la fête a tenu lieu de réception provisoire, puisqu'elle a constitué une prise de possession de la place sans qu'il y ait eu réception du chantier dans les formes voulues.

Voici mes questions. Pourquoi avoir prévu une trémie au-dessus du parking? Quel en est le surcoût? Pourquoi avoir prévu une halle, arrêt de

trams et de bus ? Quel en est le surcoût ?

Pourquoi avoir choisi la pierre bleue pour le revêtement du sol ? Qui en a pris la responsabilité, alors que le porphyre largement utilisé ailleurs était recommandé par certains ? Pourquoi avoir choisi la pierre bleue de Chine, qui est de qualité médiocre ? Combien de voyages en Chine de combien de fonctionnaires et membres de votre cabinet ont-ils été effectués dans ce cadre ?

Qu'en est-il du coût de la réparation du dallage et du planning des travaux pour achever la place? Qu'en est-il du copyright sur le mobilier urbain? Qu'en est-il des retards au niveau de la halle? Pourquoi votre cabinet s'est-il occupé de problèmes techniques liés au verre? Qui va prendre en charge l'entretien spécifique de la halle?

Qu'en est-il de l'engagement de la responsabilité professionnelle du bureau d'études choisi par le concours international? Pourquoi le cahier des charges n'a-t-il pas été relu par les fonctionnaires compétents de l'administration? Quel est le montant de la prime promise à l'entrepreneur pour la réduction du délai et son exigibilité, alors que la réception provisoire n'a pas encore eu lieu?

Qu'en est-il de la responsabilité politique d'avoir retardé de deux ans l'aménagement en surface de la place, par crainte de quelques groupes de pression? Qu'en est-il de la finalisation du parking souterrain? Quelle solution sera finalement adoptée? Qui l'exploitera?

Combien de temps s'est écoulé entre la notification du marché et l'ordre de mettre le chantier en oeuvre ? Ce retard a-t-il été incorporé dans la prime pour réduction des délais ?

Enfin, pourquoi, après la construction de la chambre de visite place Sainte-Croix, avoir asphalté cette place puis remplacé l'asphalte par des pavés et remplacé ensuite ceux-ci par des pierres bleues chinoises? Quel est le surcoût de ces opérations?

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

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- La pierre bleue de Chine utilisée pour le revêtement de la place Flagey n'a pas les mêmes qualités que la **De voorzitter.-** De heer Erens heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Frédéric Erens.-** Zopas werd het heraangelegde Flageyplein na jaren van bouwellende feestelijk geopend. De blauwe hardsteen

pierre bleue du Hainaut. Elle est moins chère, mais du fait de sa teneur élevée en fer, sa résistance au gel est moindre et elle s'oxyde. Ce matériau a démontré à Louvain qu'il ne convient pas à la circulation des véhicules. Son usure rapide le rend glissant, et il devient donc dangereux pour les cyclistes et les piétons.

Pourquoi avoir privilégié ce matériau plutôt que la pierre bleue du Hainaut ?Avez-vous tenu compte du risque qu'il présente en cas de gel ? La circulation est-elle autorisée sur cette pierre ? Comment empêcher qu'elle ne devienne glissante ?

Le devis a-t-il été modifié en ce qui concerne l'utilisation de cette pierre de taille? Dans l'affirmative, quand et pourquoi? Quelles garanties écrites avez-vous obtenues du fournisseur?

Le trafic autour de la place Flagey n'est pas aisé. La place a été inaugurée en grande pompe, mais est une catastrophe sur le plan de la mobilité. Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à cette situation?

Sur le plan de la diversité sociale, il apparaît que de nombreux commerces sont rachetés par l'entreprise de M. Dominique Janne. Les habitants ont l'impression d'être chassés de leurs commerces. Comment résoudrez-vous ce problème? Je ne pense pas que vous et votre parti ayez l'intention de faire de la place Flagey un quartier exclusivement dédié aux riches.

waarmee het plein werd aangelegd, komt naar verluidt uit China. De VB-fractie wil best geloven dat deze steensoort heel wat goedkoper is dan de blauwe hardsteen uit Henegouwen, maar heeft toch vragen bij de kwaliteit ervan.

Blauwe hardsteen uit China bevat meestal een hoge concentratie aan ijzererts. Dat betekent dat deze stenen sneller bevriezen en dus sneller barsten. Ze hebben ook last van roestvorming. Het uitzicht voor de bewoners zal er dus niet op vooruitgaan. Die roestvlekken komen niet voor bij het ijzerertsvrije Zweedse graniet. Het is ook bekend dat Chinese blauwe steen snel vergrauwt.

Daarenboven heeft het gebruik van deze steensoort in Leuven aangetoond dat ze niet geschikt is voor voertuigen. De Aziatische blauwe steen slijt sneller, wordt dus sneller glad, en vormt bijgevolg een gevaar voor tweewielers en voetgangers.

Waarom heeft de minister gekozen voor Chinese blauwe steen en niet voor Henegouwse steen?

Heeft hij rekening gehouden op het risico bij vorst?

Is er verkeer toegelaten op deze steen? Hoe zal men voorkomen dat hij glad wordt?

Werd het bestek gewijzigd wat betreft het gebruik van deze arduin? Zo ja, wanneer en waarom?

Welke schriftelijke garanties heeft de minister gekregen van de leverancier met betrekking tot het bevriezen, het barsten en de roestvorming van deze steen?

Er doen zich rondom het Flageyplein bovendien gevaarlijke verkeerssituaties voor. Op het kruispunt Elsensesteenweg, Lesbroussartstraat, Vleurgatsesteenweg en Flageyplein, is het vaak zoeken naar een veilige uitweg. Vaak staan trams, auto's en bestelwagens er volledig stil in een niet te ontwarren verkeersknoop.

Het onafgewerkte plein is dan wel feestelijk geopend, maar is een ramp op het vlak van de mobiliteit. Welke initiatieven plant de minister om dit euvel te verhelpen?

Wat de sociale diversiteit om en rond het Flageyplein betreft, is het algemeen bekend dat er heel wat zaken worden opgekocht door het bedrijf **M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum pour son interpellation jointe.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je voudrais aussi vous parler de cette place Flagey, que les Ixellois sont très contents d'avoir récupérée.

Lors de l'inauguration, le public a pu voir pour la première fois en action les fontaines, situées de part et d'autre de la place, à la plus grande joie des enfants présents dans la foule. Joie de courte durée, puisque les fontaines ne sont plus en activité depuis lors.

Je souhaiterais savoir s'il s'agit d'un incident technique ou d'une décision volontaire de ne pas faire fonctionner les fontaines durant la semaine de festivités? Pourrions-nous connaître la fréquence et la régularité de la mise en marche des jets d'eau? Ceux-ci opéreront-ils en permanence ou en alternance et, dans ce dernier cas, à quel rythme? Les fontaines fonctionneront-elles également la nuit?

Par ailleurs, en ce qui concerne le circuit d'alimentation d'eau de ces fontaines, il me revient qu'il ne s'agirait pas d'un circuit fermé récupérant l'eau en continu, mais bien d'une nouvelle eau coulant à flot. Ce choix nous apparaît peu écologique en termes de développement durable et peu économique en termes financiers. M. le ministre, pourriez-vous nous exposer les motivations qui ont présidé au choix d'une telle option? Enfin, il me plairait de connaître le budget affecté à ces fontaines, ainsi que le coût annuel de fonctionnement et le nombre de litres d'eau propre consommée?

J'ai interrogé hier votre collègue au sujet de cette fuite d'huile sur la place, non pas quant à la personne responsable - l'erreur est humaine -, mais quant aux frais devant être assumés. Votre collègue m'a répondu qu'il souhaitait avoir une réflexion globale au sein du gouvernement, et en particulier avec vous, quant aux choix qui sont faits de

van de heer Dominique Janne. De bewoners krijgen min of meer de indruk dat ze uit hun winkels worden verdreven. Hoe denkt de minister dit probleem te verhelpen? Ik denk niet dat de minister en zijn partij de bedoeling hebben om van het Flageyplein een buurt te maken die uitsluitend voor rijkelui is bedoeld.

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).-Tijdens de plechtige opening van het Flageyplein hebben de toeschouwers voor het eerst en voor het laatst de fonteinen in werking gezien.

Was er een technisch probleem of was het gepland om deze fonteinen tijdens de feestweek niet te laten spuiten? Wanneer functioneren de fonteinen? Hoe zijn ze geprogrammeerd?

Gaat het om een gesloten watercircuit of wordt er voortdurend nieuw water gebruikt? Dat laatste lijkt me niet duurzaam en bovendien duur. Hoe heeft de minister zijn keuze bepaald? Hoeveel hebben deze fonteinen gekost en hoeveel bedragen de jaarlijkse kosten voor onderhoud en waterverbruik?

Hoeveel heeft het gekost om de olievlekken te verwijderen? Volgens uw collega komt er binnen de regering overleg over het onderhoud van openbare pleinen en de keuzes die in dat verband moeten worden gemaakt. Wat is uw standpunt? manière systématique pour les places. Il semblerait en effet que le nettoyage des pierres pose problème. J'aurais aimé connaître votre avis à ce sujet également.

#### Discussion conjointe

# M. le président.- La parole est à M. Decourty.

M. Willy Decourty.- Beaucoup de choses ont été dites; des questions ont été posées sur la place Flagey. Je n'y reviendrai pas. En ce qui concerne la fête, j'ai reçu plus de félicitations que de critiques. On peut comprendre qu'après six années de chantier, les habitants sont contents de cet événement et souhaitent tourner la page.

Ces six années de chantier constituaient en plus l'aboutissement d'une grande incertitude, notamment dans la vie commerciale du quartier. Tant qu'on ne savait pas quel avenir serait réservé à cette place, beaucoup de commerçants l'ont désertée ou n'ont plus investi dans leur commerce. Cet événement était donc très important.

Donc, pour moi, c'est une bonne chose. Comme je le disais, je ne vais pas reprendre l'ensemble des questions, mais il reste trois ou quatre points qui suscitent des interrogations.

Pour la pierre bleue, M. Draps a dit qu'il ne voulait pas stigmatiser le conducteur qui a nettoyé la place à l'huile de moteur. Je suis d'accord avec lui. Seulement, cela constitue un test, certes malheureux, et que personne ne souhaitait. De toute manière, tout le monde savait que la place devait être restituée pour des activités diverses impliquant l'utilisation de véhicules motorisés : marché, cirque, foire, etc. Je ne fais de procès à personne. La pierre bleue a été posée. Toutefois, je crains que nous n'assistions à un processus de dégradation irrémédiable. La seule preuve que nous puissions mettre en évidence est d'ordre temporel.

Cependant, je dois rappeler qu'en délivrant le permis d'urbanisme, la commune avait observé qu'il fallait s'assurer de la compatibilité des dalles en pierre bleue avec l'usage polyvalent et intensif de la place en termes de sécurité et d'aisance de

#### Samengevoegde bespreking

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

**De heer Willy Decourty** (in het Frans).- Het Flageyplein heeft heel wat stof doen opwaaien. Bij de opening heb ik meer gelukwensen ontvangen dan kritiek gehoord. Na zes jaar werken is de buurt tevreden dat er een nieuwe fase begint.

Heel wat handelaars rond dit plein hebben onzekere tijden beleefd. Een aantal zaakvoerders hebben hun zaak van de hand gedaan of er niet meer in geïnvesteerd. De opening van het plein is dus een goede zaak.

Net zoals de heer Draps is het niet mijn bedoeling om de arbeider die motorolie heeft laten lekken te stigmatiseren. Het incident wijst er echter wel op dat dergelijke problemen zich kunnen stellen. Er zullen immers nog motorvoertuigen over het plein rijden. Het wordt afwachten of de blauwe steen een goede keuze is geweest.

De gemeente Elsene heeft er voor de uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning bij de regering op aangedrongen dat ze zich ervan moest vergewissen dat de blauwe steen geschikt is voor het intensief gebruikte plein. De regering heeft erop gewezen dat dat wel degelijk is gebeurd. Ik hoop dat het waar is.

De gemeente Elsene had na de toekenning van de vergunning beroep aangetekend tegen de plannen voor de verlichting. De regering zei dat ze ervoor zou zorgen dat die geen overlast teweeg zou brengen voor de bewoners. Nochtans hadden meerdere buurtbewoners klachten.

De heer Draps vroeg zich af waarom de ingang naar de parkeergarage overdekt moest worden. De gemeente Elsene en Leefmilieu Brussel hadden deze voorwaarde opgelegd. We willen ervoor zorgen dat de buurtbewoners zo weinig mogelijk déplacement, d'usure dans le temps, de capacité d'entretien et de réparation. Le gouvernement avait répondu : "Il ne peut être raisonnablement affirmé que l'usage de la place n'a pas été pris en considération pour arrêter le choix de son revêtement". J'espère que l'avenir lui donnera raison.

S'agissant de l'éclairage, il a fait l'objet de tests qui se sont révélés concluants. C'est l'un des points à propos desquels la commune a introduit un recours après la délivrance du permis. Le gouvernement nous a déclaré : "L'éclairage résulte d'une étude approfondie, réalisée par l'auteur du projet. Des mesures particulières seront prises afin d'éviter tout éblouissement". Je reçois plusieurs plaintes de riverains qui estiment qu'ils ne peuvent pas vivre comme auparavant dans leur appartement. J'ai sous les yeux le mail d'une personne qui écrit : "L'aveuglement est tel que la rétine en reste impressionnée", et qui compare cet éblouissement à un éclairage digne de certains films policiers. Ce n'est pas le seul témoignage. Je souhaiterais connaître l'avis du gouvernement, puisque nous ne pouvons décemment pas laisser ces gens dans cette situation.

Quant à la trémie, M. Draps se demandait pourquoi il fallait la couvrir. Il s'agit à la fois d'une demande de la commune et d'une obligation imposée par Bruxelles Environnement. Nous étions soucieux d'assurer un certain confort aux riverains concernant les entrées et sorties de véhicules, comme le prévoyait le permis et comme le demandait le recours gagné par la commune. Ma question est donc la suivante : quand les travaux seront-ils achevés ?

En ce qui concerne les fontaines, à propos desquelles Mme Teitelbaum vous a interrogé, la place est propriété régionale mais la gestion en sera assurée par la commune : je suppose donc qu'il y aura passation de pouvoirs et que la commune sera chargée d'utiliser et de gérer les fontaines en fonction du type d'activité qui y sera organisée.

Dernier point: les ancrages pour les activités nécessitant un chapiteau, comme les cirques, ont été installés en oubliant l'ancrage principal central pour le mât. Par conséquent, rien n'est utilisable, à moins d'y attacher des chèvres.

last hebben van voertuigen die de garage in- en uitrijden.

Wanneer zullen de werken klaar zijn?

Het gewest is eigenaar van het plein, maar laat het beheer over aan de gemeente. Ik veronderstel dat de gemeente voor de fonteinen zal instaan.

De verankering van tenten is onmogelijk, aangezien men het centrale aanhechtingspunt is vergeten.

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

**M. Pascal Smet, ministre.-** Dommage que la jalousie politique soit autant pratiquée à Bruxelles. C'est triste pour cette ville, mais chacun mérite les hommes politiques qu'il a.

Ensuite, il est vrai que certaines personnes ne sont pas contentes ou n'aiment pas. C'est logique. Je m'attendais à de nombreuses questions. Un espace public qui parle à l'imaginaire, qui raconte une histoire, se doit aussi d'être une grande place ouverte, un endroit où les gens aiment se promener, se retrouver ou se reposer. Donc, la place, pour moi dans les délais prévus en 2004, a enfin été rendue aux citoyens, ixellois et bruxellois. A présent, libre à chacun d'en discuter, de critiquer et même de médire.

Evidemment, pour apprécier la beauté, il faut connaître la beauté. J'ai rencontré sur la place quelques personnes qui n'aimaient pas, du genre bourgeoises qui ne voulaient pas de l'arrivée de tous ces visiteurs. Chacun a le droit de s'exprimer. En général, d'après le nombre de courriers reçus et la foule des visiteurs, lors de l'ouverture et les jours suivants, les gens étaient satisfaits. Cependant, bien sûr, la place, les autres festivités et les gens contents ont été critiqués par le MR. J'espère que les Ixellois se souviendront encore de ces critiques.

Dix mille personnes, pour l'ouverture d'une place, c'est une première à Bruxelles! Huit mille personnes ont visité la page Facebook de l'inauguration de la place Flagey, trois mille cinq cents personnes ont confirmé leur présence et deux mille leur présence probable.

Le simple fait que cela a engendré un tel enthousiasme au sein de la population bruxelloise m'a rendu heureux ce soir-là. Le fait que beaucoup de gens en parlent montre exactement ma conception d'une place publique. D'autres personnes, ici présentes, la partagent, mais je suis conscient de ce que ce n'est pas le cas de tout le monde. Pour moi, une place publique est un espace public où les gens se rencontrent et débattent. Si quelques personnes ne sont pas contentes, c'est leur droit! Il faut laisser le temps au temps.

Initialement, je l'avoue, je trouvais la place un peu minérale. C'est en premier lieu la conséquence d'un choix de la commune, qui a absolument voulu le **De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Jammer dat jaloezie altijd de bovenhand haalt in de Brusselse politieke middens.

Dat niet iedereen tevreden is, is logisch en verrast me niet. Nu het plein binnen de vooropgestelde termijn klaar is, staat het iedereen vrij om er zijn mening over te geven.

Om schoonheid te kunnen waarderen, moet men eerst en vooral weten wat schoonheid is. Vooral mensen uit de hogere sociale klassen houden er niet van dat het plein te veel bezoekers aantrekt. Kritiek komt vooral uit MR-hoek. Uit de massa bezoekers en het grote aantal positieve reacties maak ik op dat de mensen in het algemeen tevreden zijn.

Tienduizend aanwezigen voor de inhuldiging van een plein, dat is een Brussels record! De Facebookpagina van het Flageyplein kreeg overigens achtduizend bezoekers.

Ik was erg gelukkig met dit grote enthousiasme. Ik ben blij dat er zoveel gesproken wordt over het plein en als enkelen ontevreden zijn, is dat hun goed recht. Zij zullen wel bijdraaien.

Ik vond het plein aanvankelijk wat leeg. Dat komt doordat de gemeente ruimte wilde creëren voor een circus of voor evenementen. Het Flageyplein is nu als het ware opnieuw de derde vijver.

Elsene is een dichtbevolkte gemeente met weinig openbare ruimte. Een groot plein als dit is dan ook belangrijk voor Elsene. Bovendien vormt het een aantrekkingspool voor het hele gewest.

Ik verheug mij over het feit dat de omwonenden en hun verenigingen en wijkcomités bereid zijn om de principes van Porto Alegre toe te passen. Dat is de eerste keer in het gewest. Zij willen samen met het gewest en de gemeenten zaken organiseren, binnen de wettelijke voorwaarden.

Wat de architectuurwedstrijd betreft, wil ik een paar dingen rechtzetten.

Ik sta open voor kritiek, maar u moet niet op de proppen komen met ongefundeerde geruchten. Dat getuigt van slechte wil en van een gebrek aan cirque et les événements au milieu de la place. Nous avons tenu compte de cela. Je ne le regrette pas, puisque le concept de la place Flagey était de la voir comme le troisième étang, ce qu'elle était d'ailleurs initialement.

Dans une commune aussi dense qu'Ixelles, avec ses petites rues, où il n'y a guère d'espaces publics, il est bien d'avoir une grande place. Elle est même plus grande que la Grand-Place. Elle se situe sur le territoire de la commune d'Ixelles, en premier lieu pour les habitants du quartier, mais c'est aussi une place régionale, pour toute la Région.

Cette semaine de festivités a démontré que cette place mérite d'avoir de l'ambition et d'accueillir de nombreux événements. Dans ce cadre-là, je me réjouis du fait que, parmi les gens qui habitent autour de cette place, dans les comités et les associations de riverains, il y ait une volonté d'appliquer des principes que le président de l'Internationale socialiste, Elio Di Rupo, aime toujours souligner: ceux du processus de Porto Alegre.

A Ixelles, on voit, peut-être pour la première fois dans notre Région, que des gens veulent appliquer ces grands principes. Ils veulent parler et organiser des choses ensemble, avec la Région et la commune, dans les conditions déterminées par la loi. Cette dynamique autour d'un espace est positive.

Je souhaite maintenant vous donner quelques précisions concernant l'importance des procédures mises en place dans le cadre des concours d'architecture pour les espaces publics, et sur certaines conceptions erronées.

Chacun est libre de critiquer, mais j'accepte difficilement les rumeurs persistantes et non fondées. Elles témoignent d'une mauvaise volonté et d'un refus de comprendre certains principes d'architecture, de participation citoyenne et d'exécution technique. Avant de répondre aux questions posées, je souhaiterais donc relever quelques idées fausses.

La première concerne l'importance des procédures mises en place pour les concours d'architecture relatifs aux espaces publics. Cela n'a pas de sens de poser deux plans côte à côte et de les comparer, surtout si l'un est un avant-projet et l'autre un projet inzicht in architectuur, techniek en participatie van de bewoners.

Het heeft geen zin om twee plannen voor de inrichting voor het Flageyplein zomaar met elkaar te vergelijken, zeker niet als het ene een voorontwerp is en het andere helemaal is uitgevoerd. Voor het voorontwerp is nooit een vergunning afgeleverd. De bewoners, de verenigingswereld noch ikzelf stonden erachter.

Het zou toch onvoorstelbaar zijn dat ik de inrichting van het Flageyplein zomaar had overgelaten aan het studiebureau dat het stormbekken heeft getekend.

Ik heb ervoor gekozen om een wedstrijd uit te schrijven voor de inrichting van het Fageyplein. Het is een uitstekende methode die door iedereen werd gesteund.

Het winnende ontwerp houdt rekening met meerdere aspecten, waaronder de bomenrij, de fontein en de blauwe steen tussen de vijvers en de Pessoasquare. Het is natuurlijk wel zo dat de geplante bomen nog moeten groeien. Schoonheid schuilt soms in eenvoud.

Dankzij de uniforme inrichting van de technische ruimten is het een sober en strak plein geworden. De hoeken zijn niet opgevuld, waardoor het perspectief niet wordt belemmerd.

Een oplossing voor de verkeersproblemen is wel degelijk mogelijk, als de politie maar strenger optreedt. Idealiter zou men het verkeer tot twee kanten van het plein kunnen beperken. Daarvoor zijn slechts kleine aanpassingen nodig.

Het bus- en tramhokje is architecturaal in evenwicht met de rest van het plein. Het is nog wachten op het glas.

Er is een lichtplan ingevoerd om de gevels in zacht licht te laten baden. Als er mensen klagen over de lichtsterkte, mag u hen naar mij persoonlijk doorverwijzen. Doordat ook bomen en fonteinen verlicht zijn, verhoogt het veiligheidsgevoel.

Er is geen tijd verloren gegaan door een wedstrijd te organiseren om een nieuwe ontwerper aan te stellen. De hele procedure vond plaats binnen de deadlines. Door het tracé van de tramsporen als exécuté. Le permis n'a pas été délivré au premier projet parce que ni les habitants, ni les associations professionnelles et culturelles, ni moi-même, n'y étions favorables. En effet, il faisait abstraction de toute concertation avec le quartier. Bon nombre de citoyens sont d'ailleurs heureux que nous ayons pris pareille décision.

Au 21e siècle, on pourrait difficilement comprendre que Bruxelles confie l'aménagement d'une place au sous-traitant du bureau d'études techniques du bassin d'orage. En comparaison avec d'autres villes, où l'expertise de concepteur est reconnue, il est hallucinant qu'à Bruxelles, on ose encore définir une place comme le simple couvercle d'une casserole!

Donnant suite aux critiques justifiées de la Plateforme Flagey, j'ai choisi d'organiser un concours soumis à publicité européenne. Cette nouvelle manière de procéder a été passionnante. Elle a généré beaucoup d'espoir et de respect; espoir pour les milieux associatifs de voir les pouvoirs publics assumer leur mission avec plus sérieux, et respect envers les concepteurs, les membres du jury et les techniciens.

Parmi les éléments du projet réalisé, citons :

- la formation d'un axe écologique entre les étangs et le square Pessoa, avec son enfilade d'arbres, sa fontaine et l'appareillage de pose des pierres bleues. Les arbres plantés sur la place doivent encore grandir, effectivement. En attendant, les volumes de verdure du square Pessoa et le long des étangs forment un ensemble imposant de toute beauté. La beauté se retrouve aussi, parfois, dans la simplicité.
- l'agencement uniforme et ordonné des espaces techniques, qui confère à la place sobriété et transparence. Les angles de la place n'ont pas été fermés, afin de ne pas entraver les perspectives sur celle-ci.
- le principe de l'organisation évolutive du trafic. Les problèmes existent, mais ils découlent souvent du comportement des conducteurs. Il serait judicieux que la police fasse un peu plus son travail à cet endroit. Le scénario idéal consiste effectivement à parvenir à limiter la circulation sur deux côtés de la place. Cela peut se faire, moyennant de petites adaptations.

vast criterium in de wedstrijd op te nemen, zijn vertragingen vermijden.

De ultieme deadline voor het stormbekken was de zomer van het jaar 2006. Ik begrijp niet waarom de heer Draps vindt dat de inhuldiging dan had moeten plaatsvinden. Moest dat dan gebeuren op een plein van zand?

Ik heb de afwerking van het plein onmiddellijk op de werkzaamheden voor het stormbekken laten aansluiten. In deze tweede fase van de werkzaamheden is er enkel en alleen vertraging geslopen wegens een klacht van de gemeente over de stedenbouwkundige vergunning.

De aannemer had de zomer van 2008 als deadline. Daarvoor was die premie bedoeld, niet voor de feestelijkheden. Wij hebben de feestelijkheden pas gepland, nadat het zeker was dat de aannemer de deadline zou halen.

Voor de heraanleg van het plein leek het ons nuttig om rekening te houden met de knowhow van het Brussels adviesbureau dat met de bouw van het stormbekken was belast en dus een grondige technische kennis van de ondergrondse werken had. Daarom bepaalde het contract met de laureaat van de wedstrijd dat het adviesbureau bij het opstellen van het bestek en de uitvoeringsplannen en de opvolging van de werken moest worden betrokken.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is nog niet voltooid, maar het gewest en de gemeente Elsene werken samen om de toestand op het terrein te kunnen verbeteren. Op het kruispunt ontstaan vaak problemen door het gedrag van de automobilisten. Indien nodig zullen er opnieuw verkeerslichten worden geplaatst.

De meerkost is te wijten aan de stijging van de grondstofprijzen, de vertragingen en de bijkomende werken.

Tussen 2000 en 2008 is het bouwmateriaal 25% duurder geworden, de staalprijs met 85% gestegen en de prijs van de metalen profielen verviervoudigd.

Daarbij komen nog de kosten veroorzaakt door de vertraging van de werken ingevolge de opschorting van de vergunning door het beroep van de

- l'auvent de l'arrêt de tram et de bus, qui constitue une balise architecturale sur la place et qui est en adéquation avec la taille de la place. Bien sûr, pour s'en rendre compte, il faut avoir conscience des proportions des lieux et attendre la pose du verre, encore en fabrication.
- l'intégration d'un plan lumière, grâce auquel les façades sont éclairées d'une lumière douce. Elle l'est même un peu trop, selon moi. J'aimerais que vous me communiquiez le nom des plaignants, pour que je puisse leur rendre visite individuellement. La place devient ainsi un espace véritablement perceptible. En outre, l'éclairage de certains arbres et des fontaines crée un sentiment de sécurité.

Concernant une nouvelle procédure de conception et le phasage des travaux en fonction du temps disponible, il est inexact d'affirmer que du temps a été perdu en procédant à la désignation d'un autre concepteur par le biais d'un concours. L'ensemble de la procédure a été conçu en fonction du temps imparti.

C'est pour cette raison que j'ai notamment décidé, en accord avec la STIB, de ne plus remettre en question le tracé des voies de tram déjà dessiné et donc de le prévoir comme condition fixe dans le concours. La STIB a ainsi déjà pu recevoir un permis pour l'installation des voies de tram et commander à temps les aiguillages complexes.

La date limite pour les travaux du bassin d'orage à l'été 2006 était une contrainte. Je ne saisis pas pourquoi M. Draps prétend que l'inauguration de la place aurait alors pu avoir lieu à ce moment-là. A moins d'estimer qu'une plaine stabilisée avec du sable aurait suffi ?

Lorsque les travaux du bassin d'orage se sont achevés, j'ai tout de suite voulu entamer la finition de la place.

Nous avons également pu respecter cette date limite. Entre l'automne 2006 et mars 2007, la STIB a procédé à l'installation des voies de tram. Par la suite, nous avons malheureusement subi un retard de quatre mois, consécutif au recours introduit par la commune à l'encontre du permis d'urbanisme. Nous n'allons pas rouvrir cette ancienne blessure.

Cela correspondait à mon engagement de 2004, car

gemeente.

Tot slot hebben wij een aantal extra werken gevraagd, zoals verankeringen voor het optrekken van een circustent, enzovoort.

Wat uw vraag over de verankeringen betreft, ik zal dat laten nakijken. Uw vraag over de parkingingang, slaat die op de tunnel die al gecreëerd werd bij de werken aan het stormbekken? il a toujours été question de l'été 2008. C'est la raison pour laquelle une prime était prévue pour l'entrepreneur, et non pour faire les festivités, M. Draps. Les festivités ont été planifiées à partir du moment où nous étions assurés que l'entrepreneur respecterait la date contractuelle.

Contrairement aux habitudes bruxelloises, nous avons voulu insérer cette date butoir pour des travaux de grande envergure; d'ordinaire, à Bruxelles, les travaux prennent énormément de temps pour être achevés. C'est l'usage dès lors de prévoir une prime au respect des délais. En outre, par respect des Ixellois qui ont souffert trop longuement, le délai des travaux a été raccourci.

Lors de la désignation d'un nouveau concepteur, j'ai également tenu compte de l'expertise du bureau d'études bruxellois qui avait réalisé l'avant-projet préalable. De par sa connaissance technique des travaux réalisés en sous-sol, j'ai décidé que ce savoir-faire devait rester disponible sur le terrain.

C'est pourquoi il est mentionné dans le contrat signé avec le nouveau concepteur lauréat que l'élaboration du cahier des charges et des plans d'exécution, ainsi que le suivi du chantier, seraient principalement effectués par le bureau déjà désigné dans le cadre de la construction du bassin d'orage.

Quant à l'importance de prendre des décisions au même niveau de pouvoir en matière de mobilité et de travaux publics, il est vrai que le plan de mobilité de la commune d'Ixelles n'est pas encore prêt, mais nous y travaillons ensemble, Région et commune. À l'avenir, j'espère que nous pourrons améliorer les choses.

Pour ce qui concerne le carrefour compliqué, où les problèmes naissent souvent du comportement des automobilistes, tout est prévu pour placer des feux, si nécessaire. Des gaines sont en attente, prévues pour leur éventuelle installation.

Au niveau des surcoûts générés par l'augmentation des prix des matériaux de base, du retard subi et des demandes supplémentaires, il est trop simple de comparer l'estimation faite sur la base d'un avant-projet avec les coûts de réalisation du projet final.

J'en veux pour preuve les éléments suivants :

- entre 2000 et 2008, les coûts de tous les matériaux

de construction de base ont augmenté de 25%;

- entre 2000 et 2008, le prix de l'acier a augmenté de plus de 85% ;
- quant aux prix des profils en métal d'un diamètre de 10 à 25 mm, utilisés couramment, ils ont quadruplé.

Vous pouvez y ajouter les coûts dus au retard du démarrage du chantier, en raison de la suspension du permis à cause du recours introduit par la commune.

Je rappelle également certaines demandes supplémentaires, telles que l'ancrage pour l'installation éventuelle d'un cirque, dont coût : 510.000 euros. Pourvu que ce cirque vienne !

Je vais à présent répondre à vos questions, point par point. Je vérifierai pour l'ancrage au milieu de la place.

La question concernant la trémie au-dessus du parking n'est pas claire. Soit vous parlez de la trémie d'accès au parking, déjà exécutée dans le cadre des travaux du bassin d'orage et du vide technique...

- **M.** Willem Draps.- Non, je parle de la couverture de la trémie d'accès au parking.
- **M. Pascal Smet, ministre.** La couverture de la trémie d'accès au parking était prévue dans le permis d'urbanisme de la place. L'imposition de couvrir la trémie se trouve dans le permis d'environnement n° 221742, délivré à la commune d'Ixelles le 14 octobre 2004 par l'IBGE.

L'imposition de la création de cette couverture, qui ne me plaît pas, vient d'une volonté de diminuer les nuisances sonores, engendrées par les voitures qui entrent et sortent du parking. Cette demande a été entérinée par le gouvernement bruxellois à la mijuin 2007, lorsque celui-ci a délivré le permis de la place Flagey.

Je trouve que cette imposition par l'IBGE est peu utile, car il est clair que le bruit généré par les voitures sur les voiries de la place sera toujours plus important que celui des voitures du parking. De plus, il n'y a pas de parking actuellement, donc **De heer Willem Draps** (in het Frans).- Ik sprak over de overdekking van de tunnelingang.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Die is verplicht volgens milieuvergunning 221742, afgeleverd op 14 oktober 2004. Ze is bedoeld om de geluidsoverlast te beperken van de in- en uitrijdende wagens. In juni 2007 heeft de regering deze verplichting bevestigd in de stedenbouwkundige vergunning.

Dit is weinig zinvol, aangezien het wegverkeer sowieso meer lawaai maakt. Bovendien is er nog geen parking en dus ook geen overkapping.

Het gewest heeft de gebouwen waar de ingangen van de parking komen al gebouwd en betaald. De regering zal nu met de gemeente bespreken of die overdekking er wel moet komen en of de stedenbouwkundige vergunning al dan niet moet worden aangepast.

Wat het tram- en busstation betreft, de MIVB denkt

pas encore de couverture.

La Région a déjà construit et financé les bâtiments qui donnent virtuellement accès au parking. Nous devons décider ensemble, dans le cadre des négociations du gouvernement avec la commune d'Ixelles, si cette trémie est nécessaire, oui ou non, et s'il ne faut pas changer le permis d'environnement.

Pourquoi avoir prévu une halle-arrêt tram/bus? Il est vrai que la STIB n'a pas toujours raison, heureusement! Il y a souvent un réflexe d'ingénieur et pas toujours un réflexe urbain. Les trois ou quatre dernières années, ce problème s'est beaucoup amélioré.

Le projet remis lors de l'appel à projets présentait une halle de grande échelle qui reflète bien le caractère central de ce pôle intermodal dans la ville. Le jury indépendant qui a analysé le projet a noté dans son rapport définitif que "les aspects de mobilité ont également été largement pris en considération (...). Au niveau des détails également, il fut tenu compte de l'aspect fonctionnel, aux arrêts des transports en commun par exemple, le voyageur est au sec et à l'abri du vent."

Cette halte n'a pas été remise en question lors des réunions du comité d'accompagnement de l'étude. Seul l'entretien de celle-ci a été un sujet de réflexion entre la STIB et mon administration. Il a été décidé que la Direction gestion et entretien entretiendra cette halle.

Vous m'interrogez sur le revêtement de la place en pierre bleue. Dans le projet présenté au concours, le lauréat a proposé l'utilisation de ces pierres, car il s'agit d'un matériau bien connu à Bruxelles. D'ailleurs, tous les soubassements des bâtiments entourant la place sont en pierre bleue.

Il est exact que, dans le premier projet de 2003, c'est le porphyre qui avait été proposé. C'est un matériau intéressant pour sa résistance, mais il l'est beaucoup moins en termes de confort de marche. De plus, cette pierre n'est pas disponible en grandes dalles et son prix est beaucoup plus élevé. Je signale également au passage que le choix du porphyre nous aurait automatiquement tournés vers un fournisseur non situé en Belgique.

Les zones en pierre bleue ne sont destinées à

soms te weinig stedenbouwkundig. De grote hal weerspiegelt de centrale rol van dit intermodale knooppunt in de stad. De ontwerpers hebben voldoende rekening gehouden met de functionele kant van de zaak.

Tijdens de vergaderingen van het begeleidingscomité werd dit gebouw nooit in vraag gesteld. Er was alleen wat discussie over het onderhoud. Dat wordt een taak voor de directie Beheer en Onderhoud van de MIVB.

In het winnende ontwerp werd voorgesteld om blauwe steen te gebruiken, want dat is typisch voor Brussel. Het materiaal komt ook veel voor in de gebouwen rond het Flageyplein.

In het oorspronkelijke ontwerp was de keuze inderdaad op porfier gevallen. Die steen is heel duurzaam, maar loopt niet erg comfortabel. Bovendien zijn er geen porfiertegels met een groot formaat op de markt en lag de prijs veel hoger. Overigens zouden we ook voor porfier een beroep hebben moeten doen op een buitenlandse leverancier.

Blauwe steen is niet geschikt voor intensief autoverkeer. We hebben gekozen voor stenen met een dikte van 10 cm, omdat ze bestand moeten zijn tegen de zware wagens van de marktkramers, het circus enzovoort. De stenen behoren tot categorie 6 en zijn bijgevolg geschikt voor wegen, straten en tankstations. De keuze werd aanvaard door de gewestelijke administratie, de gemeente Elsene en het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH). Noch mijn medewerkers, noch ikzelf zijn naar China gereisd.

Voor de trambedding hebben we gekleurd beton gebruikt en voor het wegdek asfalt. Wat die twee punten betreft, hebben we dus niet het ontwerp gevolgd.

(verder in het Nederlands)

Het bestek voor het Flageyplein bevat geen bepalingen inzake de oorsprong van de natuursteen. Dat zou immers onwettig zijn en strijdig met het vrijemarktprincipe. De voorschriften bevatten specificaties die voortvloeien uit de stedenbouwkundige vergunning en het gebruik waaraan de grondbekleding onderworpen moet zijn. Het studiebureau stelde een bestek op volgens het

accueillir qu'occasionnellement des véhicules, ce qui est logique dans un vrai espace public. L'épaisseur des dalles en pierre bleue a été fixée en fonction de la possibilité d'accueillir un charroi lourd, comme les camions de livraison du marché quotidien, le cirque ou différents événements culturels.

L'épaisseur des dalles en pierre bleue des parties carrossables de la place est de dix centimètres. Elles ont une classe d'utilisation 6, applicable aux routes, rues et stations service, selon les instructions techniques NIT 220 du CSTC (Centre scientifique et technique de la construction). Ce choix a été validé par l'administration, la commune et l'AATL (Administration de l'aménagement du territoire et du logement). Aucune délégation de la Région n'a réceptionné les matériaux sur place.

Ni mes collaborateurs ni moi-même ne nous sommes rendus en Chine.

Sur la voirie même, ainsi que sur le site propre du tram, la Région n'a pas suivi le schéma idéal du concours. Le site propre est en béton lavé et coloré et la voirie en asphalte.

# (poursuivant en néerlandais)

Le devis pour la place Flagey ne précise rien à propos de la provenance de la pierre naturelle, ce qui serait d'ailleurs illégal et contraire au principe du marché libre. Les prescriptions contiennent des spécifications qui découlent du permis d'urbanisme et de l'usage auquel est soumis le revêtement. Le bureau d'études a élaboré un devis suivant le modèle type de l'administration, qui n'a pas été adapté aux prescriptions pour la pierre bleue. Les matériaux utilisés par les entrepreneurs pour les travaux effectués pour le compte de la Région sont conformes à ces spécifications. Le devis comprend les caractéristiques de la pierre bleue de Belgique, mais ne mentionne pas d'obligation d'utiliser celleci.

Un laboratoire indépendant agréé a prélevé des échantillons sur le chantier et a testé la résistance et la solidité de la pierre. Les résultats des tests ont prouvé que les pierres utilisées dépassaient les exigences fixées par le devis. La pierre bleue de Chine semble de surcroît dix fois moins poreuse que son homologue belge. Les caractéristiques typemodel van de administratie. Dit bestek werd niet aangepast aan de voorschriften voor de blauwe steen. De materialen die de aannemers gebruiken voor de werken die ze uitvoeren in opdracht van het gewest, voldoen aan deze specificaties. Het bestek bevat de karakteristieken van de blauwe hardsteen uit België, zonder te vermelden dat er blauwe hardsteen uit België moet worden gebruikt. Als een andere steen aan dezelfde voorwaarden voldoet, kan de aannemer daar ook voor kiezen.

Een erkend onafhankelijk labo heeft stalen genomen op de werf en heeft de weerstand en de duurzaamheid van de steen onderzocht. Uit de talrijke tests waaraan de stenen voor het Flageyplein werden onderworpen, blijkt dat de steensoort de eisen vastgelegd in het bestek overtreft. Bovendien blijkt dat de gebruikte blauwe steen uit China tienmaal minder poreus is dan de Belgische blauwe hardsteen. Elke natuursteen bevat een eigen minerale samenstelling. De kwaliteit en het aspect van de Belgische blauwe steen kunnen ook variëren.

Het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf heeft in 2001 een informatieve technische nota gepubliceerd. De technische kenmerken van de stenen voor het Flageyplein moeten overeenstemmen met de voorschriften in deze nota qua volumemassa, poreusheid, slijtvastheid, drukkracht en treksterkte door buiging. Ook de vorstbestendigheid werd getest en er werden stalen aan petrografische analyses onderworpen. Hierbij werd er geen enkel probleem vastgesteld. Zoals voor alle wegenwerken, conform het bestek type 2000, bedraagt de garantie van de steen drie jaar. De aannemer staat hiervoor in.

De heer Erens verwijst naar de stenen die in Leuven zijn gebruikt. Ik heb hier al eerder gezegd heb dat de stenen in Leuven niet uit China komen, maar uit Vietnam. Mijn diensten zijn niet in het bezit van testresultaten van deze steen. techniques des pierres de la Place Flagey doivent répondre aux prescriptions d'une note technique informative publiée par le Centre scientifique et technique de la construction en 2001. Comme pour tous les travaux routiers, conformément au devis de type 2000, la garantie sur la pierre est de trois ans, ce dont l'entrepreneur se porte garant.

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

Les pierres utilisées à Louvain proviennent du Vietnam et non de Chine. Mes services ne disposent pas de résultats de tests pratiqués sur ces pierres.

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- Je parlais de pierre asiatique et le Vietnam se trouve aussi en Asie.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- L'Asie est un grand continent, qui comprend différents pays et différentes carrières de pierre ; la qualité de chaque carrière est différente.

(poursuivant en français)

Concernant la réparation au dallage, je précise que toutes les finitions et réparations qui ne sont pas dues aux fêtes sont à charge de l'entreprise et doivent être effectuées avant la réception provisoire. Une liste comportant des remarques a déjà été dressée avant les festivités. Un état des lieux a été établi sur place entre l'administration et l'entrepreneur.

Bien évidemment, les salissures causées par l'incident causé par un véhicule de Bruxelles-Propreté ou à la suite de l'utilisation de la place ne sont pas à charge de l'entreprise. Tout a été notifié.

Je n'insisterai pas sur l'incident impliquant Bruxelles-Propreté. A l'heure actuelle, personne ne comprend comment les choses se sont passées. L'ABP n'était ni invitée à venir, ni sollicitée. Certains pensent que l'on a voulu saboter, mais je n'y crois pas.

Cependant, lorsque j'étais sur place, je dois avouer qu'il m'a semblé que quelqu'un avait fait de son mieux pour salir toute la place. En outre, certains cercles, que l'on ne retrouve normalement pas en cas de nettoyage, étaient tracés sur la place. Voilà qui suscite certaines questions.

Une quantité importante d'huile a été déversée sur

De heer Frédéric Erens.- Ik had het over Aziatische steen en Vietnam ligt ook in Azië.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijnheer Erens, u weet toch dat Azië een groot continent is, met verschillende landen en verschillende steengroeven en dat de kwaliteit van elke steengroeve anders is. U moet niet zo simplistisch denken, al weet ik dat dat eigen is aan uw partij. Azië bevat vele landen.

(verder in het Frans)

De afwerking van het plein en eventuele kleine herstellingen vallen uiteraard ten laste van de aannemer - voor zover ze niet het gevolg zijn van de festiviteiten. Deze werken moeten worden afgerond voor de voorlopige oplevering.

Het incident met Net Brussel is onbegrijpelijk. Niemand had het agentschap gevraagd om te komen poetsen. Ik vind het een verdachte zaak, zeker omdat er cirkelvormige sporen zijn. Bij een normale poetsbeurt is dat niet het geval. Het spreekt vanzelf dat het niet de verantwoordelijkheid van de aannemer is om de boel op te ruimen.

Omdat een grote hoeveelheid olie op het plein was terechtgekomen, heb ik onmiddellijk contact opgenomen met de heer Kir, die verantwoordelijkheid heeft opgenomen: hij heeft een onderzoek ingesteld en heeft het ANB gevraagd het plein te reinigen.

Wat het copyright betreft, de ontwerpers hebben voorschriften voor het straatmeubilair opgenomen in het bestek. Sommige voorschriften zijn nageleefd (bijvoorbeeld voor de houten banken) maar in andere gevallen heeft mijn administratie naar gelijkaardige materialen gezocht. Ik kan niet

la place. J'ai téléphoné immédiatement à Emir Kir, qui a pris ses responsabilités, a immédiatement ouvert une enquête et chargé Bruxelles-Propreté de remplir sa tâche et de nettoyer l'endroit. Toute la nuit, l'ABP a travaillé avec l'entrepreneur, qui était presque en pleurs.

Nous n'allons pas nous prononcer sur l'enquête ou préjuger. M. Kir a pris ses responsabilités et ce sont ses services qui ont pris le nettoyage en charge.

Concernant le copyright, comme d'habitude, les auteurs du projet sont invités à suggérer des prescriptions sur le mobilier urbain, par exemple les bancs en bois et les potelets anti-stationnement. Les gens adorent ces bancs, sur lesquels vont naître des histoires d'amour!

Toutefois, mon administration a essayé de trouver des matériaux équivalents à ceux prescrits au cahier des charges. Pour certains éléments tels que les bancs en bois, les éléments prescrits ont été installés, car la typologie des bancs est tout à fait originale et marque vraiment le caractère de cette place. La typologie des bancs était déjà définie dans le projet concours et le copyright connu. Je ne peux pas assurer que l'auteur du projet n'ait pas profité de ce copyright.

A propos de la relecture du cahier des charges et de la responsabilité professionnelle du bureau d'études, je souligne que le cahier des charges a été élaboré à la fin de l'année 2006 et mis en adjudication avant la mi-décembre 2006, afin que les budgets prévus pour ce marché soient engagés à temps. De plus, le cahier des charges et les plans d'exécution ont été préparés par le bureau d'études belge, qui a suivi tous le chantiers souterrains depuis le début.

La prime d'accélération de chantier promise à l'entrepreneur pour fixer le terme de l'exécution au mois de juin au lieu de fin 2008 (hors intempéries) était fixée à 761.355 euros hors TVA. Cette prime a été fixée en fonction des surcoûts générés par cette accélération de chantier.

Il est à noter qu'elle résulte pour une grande part du retard de quatre mois pris au début du chantier à cause du recours de la commune contre le permis d'urbanisme. Cela n'a rien à voir avec les festivités, puisque leur organisation a obtenu le feu vert quand l'entrepreneur a confirmé qu'il respecterait les garanderen dat de ontwerper geen voordeel heeft getrokken uit het copyright.

Het bestek werd eind 2006 afgerond en voor half december aanbesteed, teneinde het budget voor de werken op tijd vast te kunnen leggen. Het bestek en de plannen werden bovendien opgesteld door het Belgische adviesbureau dat vanaf het begin de ondergrondse werken had begeleid.

De werken werden voltooid in juni in plaats van in december. De aannemer ontving daarvoor een premie van 761.355 euro exclusief BTW en dat op basis van de meerkosten.

De vertraging van vier maanden bij de aanvang van de werken was grotendeels te wijten aan het bezwaar van de gemeente tegen de stedenbouwkundige vergunning. Dat staat volledig los van de feestelijkheden. We hebben met de beslissing om die te organiseren gewacht tot de aannemer had bevestigd dat hij het overeengekomen tijdschema zou naleven.

Er lopen nog besprekingen tussen de gemeente en het gewest om de ondergrondse parking zo snel mogelijk te openen. Ondertussen geldt er een parkeerverbod op het plein. Ik heb de procureur en het hoofd van de politiezone schriftelijk verzocht om op dit vlak hun verantwoordelijkheid op te nemen.

De betekening van de opdracht vond plaats op 14 februari 2007. Het bezwaar van de gemeente Elsene tegen de stedenbouwkundige vergunning heeft 200.000 euro gekost aan schadevergoeding voor de aannemer. Dat bedrag maakt geen deel uit van de premie voor de snellere uitvoering van de werken.

Op vraag van de organisatoren van de feesten werden de fonteinen uitgeschakeld tussen 5 en 12 juli. Vanaf 17 juli werken ze opnieuw, en alleen overdag. Wanneer er markt is, of tijdens de opbouw van het circus, worden ze uitgeschakeld.

Volgens een aantal grapjassen komt het fonteinwater uit de ondergrondse parking opgeborreld. Dat is uiteraard niet het geval.

De fonteinen zijn computergestuurd. Het fonteinwater en het regenwater worden opgevangen om het reservoir te vullen. Bij warm weer wordt er ook délais contractuels.

Concernant la finalisation du parking souterrain, des pourparlers sont en cours entre la commune et la Région pour permettre l'ouverture du parking aussi vite que possible. Dans l'intervalle, le stationnement n'est pas autorisé sur la place. J'ai déjà écrit au procureur et au chef de la zone de police concernée pour rappeler combien les responsabilités en ce domaine devaient être assumées.

La notification du marché a eu lieu le 14 février 2007. Vu le recours introduit par la commune d'Ixelles contre le permis d'urbanisme, près de 200.000 euros ont dû être versés à l'entrepreneur pour couvrir divers frais liés au retard. Ce montant n'est évidemment pas inclus dans la prime d'accélération de chantier

Aucun incident technique n'est à l'origine de la coupure des fontaines. A la demande des organisateurs des festivités, nous les avons mises hors service entre le 5 et le 12 juillet . Elles fonctionneront à partir du 17 juillet.

Pour vous rassurer, je précise que les fontaines ne fonctionneront pas la nuit, afin de ne pas déranger les riverains. Un programme de fonctionnement sera convenu entre les différents partenaires. En été, elles fonctionneront de 6 heures à 23 heures, et à l'automne et au printemps, de 11 heures à 21 heures. Elles seront coupées pendant le marché ou durant la période d'installation du cirque.

J'apprécie le côté surréaliste de Bruxelles, car certaines personnes plaisantent au sujet des fontaines en prétendant que c'est l'eau du parking souterrain qui jaillit. Ce n'est évidemment pas le cas!

Le programme de fonctionnement sera lié au système informatique. Le remplissage du réservoir se fait par récupération des eaux des fontaines - c'est pour cela qu'il y a des grilles au milieu de la place - et de l'eau de pluie, via des caniveaux installés sur la place. Vu l'évaporation des eaux par temps sec, il est prévu que le manque d'eau sera compensé par le rajout d'eau d'alimentation.

Le coût total de la réalisation des fontaines, comprenant la construction en béton du réservoir d'eau, les équipements techniques, les leidingwater gebruikt om de verdamping te compenseren. In totaal kosten de fonteinen 335.000 euro, BTW niet inbegrepen.

Stedenbouwkundigen en architecten beschouwen de heraanleg van het Flageyplein als een keerpunt voor Brussel. Voor het eerst werd een internationale wedstrijd georganiseerd om een plein aan te leggen.

Een ruimte in de stad waar evenementen georganiseerd kunnen worden, is erg nuttig. Daarover zal de burgemeester het wel met me eens zijn. Ondanks de regen stroomde het plein bij de opening aardig vol. De bewoners eigenen zich het plein opnieuw toe. Uiteraard moeten gemeente en gewest voor evenementen toestemming geven.

Het plein moet een ontmoetingsplaats worden. Daarom moet het er proper zijn. De marktkramers moeten de regels naleven en de politie moet die doen respecteren. Aan de MR wil ik vragen om niet altijd zo zuur te zijn.

raccordements, le système de traitement d'eau et le tableau de commande pour le fonctionnement des fontaines, peut être estimé à 335.000 euros hors TVA.

Je pense que j'ai répondu à toutes les questions de manière exhaustive. Je répète ce que j'ai dit au début : je suis très content, et je ne suis pas le seul. J'entends en effet dire dans les milieux urbanistiques et architecturaux que le réaménagement de la place Flagey est un tournant pour Bruxelles. C'est la première fois que l'on réaménage une place à la suite d'un concours international.

Avoir de l'espace dans la ville pour organiser des événements peut être très utile. Je crois que le bourgmestre est d'accord avec moi. Je n'ai pas assisté au concert classique et je ne sais pas ce que cela a donné. Nonobstant la pluie, la place se remplit assez rapidement lors des activités. Les habitants se rapproprient la place; elle leur appartient. La commune et la Région doivent cependant accorder des autorisations pour certains événements. C'est logique.

Le grand défi de cette place sera d'être une place vivante, où se déroulent des rencontres. Evidemment, la propreté est importante. En cette matière, les exploitants d'étals de marché doivent respecter les règles et la police les faire respecter. Si tout le monde respecte la qualité que nous lui avons donnée, cela se passera bien. Pour terminer par un clin d'oeil, je demande au MR de ne pas toujours être amer.

## M. le président.- La parole est à M. Draps.

M. Willem Draps.- M. le ministre, je ne vous ai pas interrogé sur votre grande fête, son succès, voire son coût. Vous avez largement fait état de ces festivités dans votre réponse. Quel qu'eût été le réaménagement de la place, il était bien naturel que le public se réapproprie un espace ainsi situé après autant d'années de travaux. Tout le monde s'en réjouit.

Cependant, nous partageons aussi tous ici un objectif, qui est d'avoir un espace public de qualité. Et sur ce plan, il y a une discussion quant au rapport entre qualité, prix, délais et durabilité. Vous avez dit : « Laissez du temps au temps. » Je vous donne rendez-vous sur cette place dans cinq ans.

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

De heer Willem Draps (in het Frans).- Het is een goede zaak dat het publiek zich na de jarenlange werken eindelijk het plein kan toeëigenen. De kwaliteit van het heraangelegde plein baart ons evenwel zorgen. U zegt dat wij het de tijd moeten geven. Ik vrees evenwel dat de balans binnen vijf jaar eerder bedroevend zal zijn. Door de gebruikte materialen en de onderhoudsproblemen zal het plein er wellicht niet mooier op worden met de jaren. De toekomst zal uitwijzen wie gelijk heeft.

De verantwoordelijkheid ligt niet bij het adviesbureau, maar bij de overheid die de stedenbouwkundige vergunning toekent.

Mme Teitelbaum, avec qui je m'entretenais en aparté un peu plus tôt, me disait : « Deux ans ». Je suis donc moins sévère que ma collègue.

Toutefois, je crains, malheureusement, que le spectacle que nous découvrirons ensemble dans cinq ans sera, au niveau qualitatif, bien triste. Pour une série de raisons liées aux concepts, aux matériaux et aux problèmes d'entretien qui vont surgir, je pense que l'ensemble vieillira mal. L'avenir nous dira lequel d'entre nous a raison.

Pour la définition d'une place, ce n'est pas un bureau d'études, fût-il désigné de telle ou telle manière, qui fait qu'une responsabilité est prise. C'est au niveau du permis d'urbanisme que les pouvoirs publics, au sein d'une commission de concertation qui associe largement les communes et la Région, sous ses différentes formes, font en sorte qu'une responsabilité est prise.

Je regrette - et sur ce plan-là, je suis entièrement d'accord avec vous - que l'on ait imposé cette couverture de la trémie routière, qui, pour moi, n'a pas beaucoup de nécessité fonctionnelle. Elle va couper l'espace, comme la halle de tramway coupe également la vue et l'espace.

Cependant, vous ne m'avez pas répondu quant à l'entretien futur de cette halle de tramway. Je n'ai pas entendu qui va supporter...

- M. Pascal Smet, ministre.- Je l'ai dit : la Direction générale de l'entretien.
- **M. Willem Draps.-** L'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) ?
- M. Pascal Smet, ministre.- Oui.
- M. Willem Draps.- Nous verrons. C'est une nouveauté...
- **M. Pascal Smet, ministre.-** Votre informateur n'est pas au courant ?
- **M.** Willem Draps.- Là où l'entretien est fait par la Région, je découvre parfois des situations assez effrayantes qui m'obligent à vous écrire.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** De toute façon, on aura la même situation à l'avant de la place Rogier,

Ik betreur ook dat de ingang van de parking zal worden overdekt, wat geen functionele ingreep is, en anderzijds het zicht en de ruimte zal breken, net zoals de tramhalte. Wie zal die tramhalte overigens onderhouden?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- De algemene directie Onderhoud.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Van Mobiel Brussel?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Ja.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Wij zullen zien. Het gaat om een nieuwigheid.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Uw informateur is niet op de hoogte?

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Op bepaalde plaatsen waar het onderhoud door het gewest gebeurt, is de situatie zo verontrustend dat ik genoodzaakt ben u te schrijven.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Wij zullen hetzelfde soort installatie hebben op andere ou à d'autres endroits.

M. Willem Draps.- Exactement. On en rediscutera certainement. Au niveau de l'augmentation des coûts, il y a effectivement une forte augmentation du prix des matériaux. Mais sur une place publique, très peu d'éléments métalliques interviennent, à l'exception des superstructures dont nous parlions il y a un instant. Et l'augmentation s'est faite ces deux dernières années!

Les responsabilités sont partagées à cet égard. Je ne vais pas dire que si cette place a été aménagée avec retard, c'est de votre seule responsabilité. Il y a une responsabilité à différents niveaux à Bruxelles quant à la durée de ces travaux ; il y a aussi le fait qu'on a découvert, lors des travaux du bassin d'orage, des choses qui n'étaient pas prévues en matière de qualité du sous-sol. Je voulais simplement souligner que l'augmentation est le fait des deux dernières années.

Concernant le copyright sur le mobilier urbain, j'acte bien que votre réponse n'exclut pas que les auteurs de projet se soient ainsi alloué un complément d'honoraires par l'intermédiaire du dépôt de certains éléments originaux qu'ils auraient décrits dans leur projet. Je trouve que c'est très limite, déontologiquement. Néanmoins, vous me dites au moins ce qu'il en est, et vous avez le mérite, à cet égard, d'avoir la lucidité de le constater.

Vous ne m'avez pas donné le montant exact en euros de la prime promise à l'entrepreneur pour réduire son délai, non pas des quatre mois que vous imputez au retard que vous reconnaissez dans la notification de la décision...

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je l'ai donné : 761.355,86 euros, hors TVA.

**M. Willem Draps.-** Excusez-moi, je ne l'avais pas entendu.

**M. le président.-** M. Draps, votre temps de parole de cinq minutes est dépassé.

**M. Willem Draps.-** Il n'a pas été répondu à ma question du moment où le parking souterrain sera ouvert. Je sais qu'il y a des responsabilités diverses...

plaatsen, zoals het Rogierplein.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Wij zullen de gelegenheid hebben om hierop terug te komen.

Wat de meerkost betreft, dateren de prijsstijgingen vooral van de laatste twee jaar. Bovendien zijn er maar weinig metalen elementen gebruikt.

De vertraging was te wijten aan meerdere factoren. Zo waren er reeds een aantal onvoorziene technische problemen bij de bouw van het stormbekken.

De projectindieners hebben zich een bijkomende ereloon toegekend door een patent op een aantal originele elementen van het stadsmeubilair in te dienen. Dat is een zeer betwistbare procedure vanuit deontologisch standpunt.

Welke premie had u aan de aannemer beloofd als hij de werken vroeger dan de deadline kon voltooien?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik had dat bedrag reeds meegedeeld, namelijk 761.355,86 euro, BTW niet inbegrepen.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Sorry, ik had dat niet gehoord.

**De voorzitter.-** Mijnheer Draps, u bent al meer dan vijf minuten aan het woord.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- Wanneer zal de ondergrondse parking open zijn? Ik weet dat het een gedeelde verantwoordelijkheid betreft.

M. Pascal Smet, ministre.- Non, c'est de la responsabilité exclusive de la commune. Je lui ai écrit il y a deux ans pour demander que la Région la prenne; la commune a décidé le contraire. Actuellement, il y a de nouveau des pourparlers avec moi et d'autres membres du gouvernement pour discuter de l'évacuation de l'eau. Mais pour le moment, le propriétaire du parking est la commune, pas la Région.

**M. Willem Draps.-** Des parkings souterrains inondables existent aussi à Nancy! Certaines rues aussi sont inondables.

J'en termine pour laisser le temps à mes deux collègues de s'exprimer.

Pour les pierres bleues, je ne partage absolument pas ce qui a été dit. La pierre bleue peut être de diverses qualités selon qu'elle soit asiatique ou européenne, belge en l'occurrence puisque le Belgique en a de très belles.

Malheureusement, on voit déjà qu'au niveau du matériau, une espèce de laitance apparaît, qui n'a pas du tout le même aspect que la pierre bleue belge de première qualité, que je n'aurais de toute façon pas prescrite en l'espèce. Asiatique ou belge, la pierre bleue n'est pas un matériau qui convient pour une place avec un tel aspect.

Je voulais donc vous dire que c'est le choix fondamental que l'on reprochera : la pierre bleue et, en outre, de piètre qualité. Je sais que les fournisseurs asiatiques montrent qu'elle répond aux spécifications techniques du cahier des charges, et vous l'avez dit.

Cependant, d'autres éléments font que la durabilité de la pierre chinoise n'est pas la même que celles de première qualité qui sont livrées par nos carrières du Hainaut, matériau local. Sans parler de l'empreinte écologique. Les coûts de transport sont anormalement bas, alors que vos pierres traversent les océans pour arriver en Belgique dans des conditions qui ne doivent pas être celles d'un commerce équitable.

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

M. Frédéric Erens (en néerlandais).- Il s'agit de la Martelarenplein à Leuven, que la pierre asiatique rend glissante comme une patinoire. Quelles De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).Toch niet, enkel de gemeente Elsene is verantwoordelijk voor die parking. Ik heb twee jaar geleden voorgesteld dat het gewest de verantwoordelijkheid zou overnemen, maar dat werd geweigerd. Samen met andere regeringsleden voer ik wel besprekingen over deze kwestie.

**De heer Willem Draps** (in het Frans).- In Nancy hebben ze ook ondergrondse parkings en straten die kunnen overstromen.

Ik ga helemaal niet akkoord met uw beweringen over blauwe steen. Belgische blauwe steen is van veel betere kwaliteit dan Aziatische.

Aan de verkleuring van de blauwe steen op het Flageyplein kan men nu al zien dat het materiaal van mindere kwaliteit is.

Ik ben gekant tegen het gebruik van blauwe steen voor pleinen, zeker als die steen van slechte kwaliteit is. De Aziatische leveranciers beweren dat hun product aan de vereisten van het bestek voldoet, maar toch is hij minder goed dan de Belgische blauwe steen. Overigens is het ook slecht voor het milieu om die steen helemaal naar België te halen.

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

**De heer Frédéric Erens.-** Ik had het eigenlijk over het Martelarenplein in Leuven, dat bij regen zo glad is als een schaatsbaan omdat er Aziatische blauwe mesures comptez-vous adopter pour éviter que le même problème ne survienne à la place Flagey?

Ma deuxième question concerne la diversité sociale. Certains petits commerçants, qui ont attendu la fin des travaux pendant huit ans, sont obligés de quitter l'immeuble qu'ils occupent à cause d'un promoteur immobilier qui a acquis plusieurs biens, pour lesquels il a d'autres projets.

C'est assez facile et simpliste d'imputer la faute des problèmes de circulation aux automobilistes, alors que la signalisation est déficiente et qu'il arrive régulièrement que des trams de 50 mètres de long bloquent entièrement le carrefour.

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- M. le ministre, je vous remercie de vos réponses. Toutefois, en quatre ans de travail d'opposition, j'ai rarement entendu des phrases aussi méprisantes et désagréables. Je pense que vos propos sur la "jalousie politique" ne me visaient pas, mais quand vous dites "pour apprécier la beauté, il faut la connaître", je trouve que cela dépasse l'entendement!

**M. Pascal Smet, ministre.-** Ce n'était pas pour vous ! Ma remarque était d'ordre général.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** C'est encore pire!

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai voulu exprimer une variante de proverbe chinois et bouddhiste.

(Colloques)

Mme Viviane Teitelbaum.- J'aimerais aussi réagir aux clichés sur l'espace public. Quand on mentionne Porto Alegre à propos d'une place où la spéculation immobilière est la plus haute, où le

steen is gebruikt. Welke maatregelen zult u nemen om te vermijden dat hetzelfde probleem zich voordoet op het Flageyplein? Ik wil de zaken geenszins simplistisch voorstellen, maar het gaat wel degelijk over dezelfde steensoort. Als u mij niet gelooft, moet u maar eens met Louis Tobback bellen.

Mijn tweede vraag betreft de sociale diversiteit. Er is nu een vastgoedmakelaar aan het werk die specifiek panden rond het Flageyplein aan het opkopen is. Sommige kleinhandelaars die acht jaar hebben moeten wachten op het einde van de werken, krijgen te horen dat ze een ander pand moeten zoeken omdat de nieuwe eigenaar liever een andere winkel in zijn pand wil.

Het is nogal gemakkelijk en simplistisch om de schuld van de verkeersproblemen bij de automobilisten te leggen. Er is geen werk gemaakt van duidelijke bewegwijzering en het gebeurt geregeld dat trams van bijna 50 meter lang het hele kruispunt blokkeren.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Ik vind dat u erg misprijzende en onaangename opmerkingen maakt. U heeft het over politieke jaloezie en beweert dat men moet weten wat schoonheid is om ze te kunnen appreciëren.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Mijn opmerking was niet specifiek tot u gericht.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).-Dat is nog erger!

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik citeerde een variant op een Chinees boeddhistisch spreekwoord.

(Samenspraak)

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- Ik vind het misplaatst dat u in het kader van het Flageyplein komt aanzetten met Porto Alegre.

copyright des bancs a coûté si cher et où l'eau d'alimentation va servir à compléter l'eau de pluie, je trouve que cela passe les bornes!

Quant au bureau d'études, qui est un sous-traitant de je ne sais qui, quand vous prétendez que vous avez jeté son projet la poubelle, vous exagérez également.

M. le ministre, vous devez garder le sens de la mesure quand vous parlez des gens et des choses. Que nous devions définir une vision pour la ville, c'est vrai. Mais que vous appeliez des vedettes étrangères, alors que nous en avons ici aussi, ce n'est pas une bonne méthode. Je suis bien d'accord qu'il faille donner un souffle et de l'ambition à Bruxelles. Jacques Simonet est d'ailleurs le premier à avoir employé cette formulation!

Je ne peux pas accepter ces clichés!

Pour la place elle-même, je voudrais rappeler qu'à cause de ce bureau fantastique auquel vous avez fait appel, deux bus ne se croisaient plus dans le bas de la chaussée de Vleurgat, la voie a été coupée pour y mettre un piétonnier dont personne ne voulait, des éclairages ont été installés. Mme Dupuis a même annoncé qu'elle allait ajouter des filtres pour que les gens ne soient pas éblouis.

Je vais terminer par une boutade. Je me suis renseignée à propos de la fameuse pierre qui vient du bout du monde. La meilleure solution consisterait à enduire d'huile toute la place, de sorte que nous ne verrions plus les taches et que les pierres soient nourries et deviennent plus solides.

**M. le président.-** Le dernier mot revient toujours au parlement, M. le ministre. Si vous souhaitez encore répondre, vous pouvez envoyer votre texte à l'un ou l'autre intervenant ne s'estimant pas satisfait.

(Colloques)

**M. Pascal Smet, ministre.-** Je m'en moque : je veux parler, et les députés ont ensuite encore le droit de s'exprimer. C'est comme ça !

C'est la censure ici!

(Colloques)

Ook wat de keuze van het adviesbureau betreft, overdrijft u nogal.

U hebt weinig zin voor nuance. Uiteraard moeten we een visie voor Brussel ontwikkelen, maar het is nergens voor nodig om een beroep te doen op buitenlandse ontwerpers als we hier voldoende talent in huis hebben. Ik kan uw clichés niet aanvaarden.

Dankzij uw geweldig adviesbureau kunnen bussen elkaar niet meer kruisen op een deel van de Vleurgatsesteenweg, is er een voetgangerszone aangelegd waar niemand die wil en verblindt de nieuwe verlichting iedereen.

Ik heb inlichtingen gevraagd over de blauwe steen. Blijkbaar zou de beste oplossing erin bestaan om het hele plein met olie te bedekken, zodat de vlekken niet meer zichtbaar zijn en de steen steviger wordt.

**De voorzitter.-** Mijnheer Smet, het parlement heeft het laatste woord. Als u nog een verklaring wilt afleggen, moet u dat maar schriftelijk doen.

(Samenspraak)

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik word gecensureerd!

(Samenspraak)

75

(M. Willem Draps, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

(De heer Willem Draps, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

- Les incidents sont clos.

- De incidenten zijn gesloten.

## **QUESTIONS ORALES**

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

## QUESTION ORALE DE M. MICHEL COLSON

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

concernant "l'accès de la STIB à la Banque-Carrefour".

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

M. Michel Colson.- Les bénéficiaires du revenu d'intégration, octroyé par les CPAS bruxellois, obtiennent la gratuité pour circuler sur le réseau de la STIB. Si cette mesure n'est pas contestable, les modalités de sa mise en oeuvre entraînent un certain nombre de difficultés pour les CPAS.

Or, il existe une procédure pratiquée en Flandre par De Lijn, mais aussi par des sociétés de distribution d'énergie et d'eau : la consultation de la Banque-Carrefour de la sécurité sociale.

La STIB a-t-elle déjà pris contact avec la Banque-Carrefour afin de pouvoir y accéder ?

Dans la négative, pourquoi, alors que les contacts sont très développés avec la SNCB, et que l'accord

### **MONDELINGE VRAGEN**

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

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHEL COLSON

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de toegang van de MIVB tot de Kruispuntbank".

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

**De heer Michel Colson** (in het Frans).- Ik ben niet gekant tegen het feit dat leefloners gratis op het MIVB-net kunnen rijden. De concrete uitvoering van deze maatregel bezorgt de OCMW's echter problemen.

In Vlaanderen raadpleegt De Lijn (evenals een aantal energie- en waterleveranciers) de Kruispuntbank. Heeft de MIVB al contact opgenomen met de Kruispuntbank om een gelijkaardige procedure aan te vatten? Wordt daarbij het beroepsgeheim nageleefd?

avec De Lijn est conclu et fonctionne au bénéfice de tous ?

Dans l'affirmative, où en sont ces contacts, notamment sous l'aspect important du respect du secret professionnel ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Un problème de transfert des données s'est posé dans le passé. Une actualisation est effectuée chaque année. Entretemps, les problèmes ont été résolus. La STIB a pris contact avec la Banque-Carrefour pour organiser très prochainement l'automatisation, telle qu'elle existe déjà avec les autres opérateurs.

- L'incident est clos.

### QUESTION ORALE DE MME ANNE SWAELENS

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

concernant "le manque de transports en commun desservant la commune d'Uccle".

**M. le président.-** La parole est à Mme Swaelens.

Mme Anne Swaelens.- J'aimerais attirer votre attention sur le manque de transports en commun à Uccle.

Le métro ne dessert pas la commune. Cependant, il n'est pas le seul à manquer : la zone dispose de peu de bus et de trams. Elle est mieux lotie en matière de trains, même si ceux-ci ne roulent pas tout le week-end.

Certaines zones d'Uccle sont particulièrement mal desservies, comme les quartiers du Bourdon et du Homborch, où se trouvent de nombreux logements sociaux. L'offre est largement insuffisante pour les **De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Het probleem op het vlak van de gegevensoverdracht is ondertussen opgelost. De MIVB heeft contact opgenomen met de Kruispuntbank. Binnenkort wordt de gegevensoverdracht geautomatiseerd.

- Het incident is gesloten.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het gebrek aan openbaar vervoer van en naar Ukkel".

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

Mevrouw Anne Swaelens (in het Frans).- De gemeente Ukkel heeft geen metrolijn en maar weinig tram- en buslijnen. Het treinverkeer is iets uitgebreider maar een aantal treinen rijdt niet in het weekend.

Het aanbod is vooral ontoereikend in de Homborchwijk en in de wijk rond de Horzelstraat, waar veel sociale woningen liggen. Voor minder begoeden vormt dit een groot probleem. Bovendien worden de overige wijkbewoners geenszins aangespoord om het openbaar vervoer te nemen. De kinderen uit deze wijken zijn via het openbaar vervoer drie kwartier onderweg om hun school te

personnes qui ne possèdent pas de voiture. Elle l'est également pour ceux qui bénéficient de revenus plus importants, car pareille situation ne les incitera pas à abandonner leur voiture et, ainsi, à mieux respecter l'environnement.

Les élèves qui se rendent des quartiers précités vers les écoles Uccle 1 et Notre-Dame-des-Champs doivent compter trois quarts d'heure de trajet et effectuer deux correspondances, alors qu'en voiture, le trajet dure dix minutes.

Dans l'évaluation intermédiaire tram-bus, il est proposé de prolonger la ligne 43 au-delà du square des Héros et d'établir le terminus à l'arrêt Observatoire de la ligne 60 sur l'avenue Circulaire.

Allez-vous effectuer ce changement, qui soulagerait déjà les élèves d'Uccle 1 et de Notre-Dame-des-Champs?

Se rendre d'Uccle au centre-ville n'est pas, non plus, une sinécure. Certes, la ligne 4 fonctionne très bien, mais tous les riverains d'Uccle n'habitent pas près de cet axe. Auparavant, le 38 se rendait de Homborch à la Gare du Nord. Il s'agissait d'une liaison directe entre le sud d'Uccle et le centre ville. Le 60 effectuait le parcours entre Vivier d'Oie et De Brouckère. Dans les deux cas, le sud d'Uccle s'est vu privé de deux liaisons directes avec le centre ville.

Enfin, le tronçon sud du 55 a été supprimé le 30 juin dernier. Ce dernier n'effectue plus le trajet entre Bordet Station et Rogier.

Il va de Heysel à Van Haelen. Cependant, durant les heures de pointe, un tram sur deux en provenance de Van Haelen sera limité à Lemonnier, ce qui signifie que les usagers subiront une correspondance supplémentaire et changeront de tram. Cela allongera donc leur temps de parcours.

Qu'envisagez-vous de faire afin d'améliorer la situation des transports en commun, à Uccle en général et dans le sud d'Uccle en particulier? L'allongement du 43 sera-t-il effectif? Que comptez-vous faire pour mieux relier le sud d'Uccle au centre-ville, et ce de manière directe, sans multiplier les correspondances?

bereiken, terwijl het traject met de auto maar tien minuutjes vergt.

Volgens een tussentijds rapport van de MIVB zou lijn 43 tot voorbij de Heldensquare kunnen worden doorgetrokken, waardoor het eindpunt zou samenvallen met de halte Sterrenwacht van lijn 60. Zult u dat voorstel uitvoeren?

Naast lijn 4 zijn er weinig trams- en buslijnen om de Ukkelaars naar het centrum te vervoeren. De vroegere buslijn 38 reed van Homborch naar het Noordstation. Bus 60 reed van Diesdelle tot aan De Brouckère. Beide rechtstreekse verbindingen met het centrum zijn weggevallen. Op 30 juni viel bovendien het zuidelijke gedeelte van het traject van tram 55 weg.

Hij rijdt van de Heizel tot Van Haelen. Tijdens de spitsuren wordt de helft van de trams vanuit Van Haelen beperkt tot Lemonnier en moeten de reizigers dus nog een keer extra overstappen.

Hoe zult u het openbaar vervoer verbeteren in Ukkel en specifiek het zuiden van Ukkel? Wordt lijn 43 inderdaad verlengd? Zult u het zuiden van Ukkel rechtstreeks verbinden met het centrum?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Si, dans les années 80, les Ucclois n'avaient pas commis l'erreur fondamentale de refuser le prolongement du métro sur leur territoire, la situation des transports en commun à Uccle serait certainement meilleure actuellement.

Cela étant dit, le plan de redéploiement du réseau, actuellement mis en œuvre, privilégie les transports publics à Uccle de différentes façons :

- la création de la ligne 4 ;
- la nouvelle liaison de la ligne 3, qui accentue encore la qualité de la liaison entre le quartier Churchill-Vanderkindere et le centre-ville, anticipant une offre de qualité "quasi métro", c'està-dire un tram toutes les trois ou cinq minutes;
- la modification de la ligne 60 offre une excellente liaison avec le quartier européen ;
- la modification du tram 55, baptisé désormais 51, ne permet certes plus une liaison directe vers le centre-ville, mais diversifie l'offre en permettant une liaison sans correspondance vers le Heysel;
- la limitation d'une partie des 51 à la gare du Midi correspond, d'une part, à la demande de mobilité, mais aussi et surtout, contribue à renforcer à la fois l'offre et la régularité du service offert entre Silence (bientôt Van Haelen) et la gare du Midi;
- la modification de l'itinéraire du bus 41, qui traverse désormais le bois de la Cambre à contresens de la circulation générale, contribue à l'amélioration des liaisons entre Uccle et l'ULB;
- la modification de l'itinéraire du bus 43, qui desservira d'ici peu le quartier Prince d'Orange, permettra d'offrir un service à un quartier actuellement totalement dépourvu de liaison en transports publics ;
- une modification de l'itinéraire du bus 60, l'amenant à emprunter désormais toute la chaussée de St-Job, a répondu aux demandes formulées par les clients et autorités uccloises.

En outre, le gouvernement a décidé de modifier l'itinéraire du bus 43 pour le prolonger jusqu'à

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In de jaren '80 hebben de bewoners een verlenging van de metro tot Ukkel geweigerd. Anders had de situatie er heel verschillend uitgezien.

Het nieuwe vervoersplan bevordert het openbaar vervoer in Ukkel door:

- de creatie van lijn 4;
- de nieuwe verbinding van lijn 3, waardoor de verbinding tussen Churchill-Vanderkindere en het centrum nog verbetert;
- de aanpassing aan lijn 60, die zorgt voor een uitstekende verbinding met de Europese wijk;
- de aanpassing aan tramlijn 55 (voortaan 51), die zorgt voor een rechtstreekse verbinding met de Heizel;
- de beperking van een gedeelte van de trams op lijn 51 tot het Zuidstation, wat zorgt voor een regelmatiger en groter aanbod op dit traject;
- de nieuwe route van bus 41, die Ukkel beter verbindt met de ULB;
- de nieuwe route van bus 43 die het openbaar vervoer voor het eerst naar de wijk Prins van Oranje brengt;
- de nieuwe route van bus 60, die er kwam op vraag van de klanten en de gemeente Ukkel.

Het traject van bus 43 wordt in februari 2009 bovendien verlengd tot het Observatorium.

De bussen zoals de 38, de 60 of de 43 rijden inderdaad in lamentabele omstandigheden, zodat hun regelmaat niet gegarandeerd kan worden, vandaar de recente inkorting van de lijnen.

Wij zullen het huidige beleid voortzetten.

l'Observatoire. Cette modification sera mise en œuvre lors de la dernière phase du plan de redéploiement en février prochain.

Il est vrai que les conditions dans lesquelles circulent des bus tels que le 38, le 60 ou le 43 sont à ce point déplorables qu'il est impossible d'assurer la régularité du service. Cela explique les modifications apportées récemment afin de raccourcir les lignes, comme je l'ai expliqué en réponse à une question de Mme Schepmans.

Il me semble qu'il nous faut poursuivre sur la voie que nous avons choisie.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

## QUESTION ORALE DE MME ANNE SWAELENS

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 travaux de la station Lemonnier".

**M. le président.-** La parole est à Mme Swaelens.

Mme Anne Swaelens.- La station de prémétro Lemonnier est en travaux. Il en résulte que le lieu est fort lugubre, particulièrement en soirée. Nombre d'usagers ressentent un sentiment d'insécurité dans cette station.

Les travaux qui étaient prévus à l'égard des fresques de l'artiste Hamsi ont commencé. Ses panneaux avaient été installés en 1999, mais se sont vite détériorés. Il a donc été décidé de les remettre à neuf. La nouvelle inauguration était prévue pour juin 2008, mais force est de constater qu'elle n'a pas encore eu lieu.

Où en sont les travaux? Quand seront-ils terminés? Se limiteront-ils à la réfection des

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE SWAELENS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de voortgang van de werken aan het station Lemonnier".

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

**Mevrouw Anne Swaelens** (in het Frans).- Er wordt gewerkt aan het premetrostation Lemonnier. Veel mensen voelen zich er onveilig, want het is een nogal naargeestige plek, vooral 's avonds.

De muurschilderingen worden gerenoveerd. Dat had klaar moeten zijn in juni 2008, maar is blijkbaar niet gelukt. Wat is de stand van zaken? Wordt ook de rest van het station gerenoveerd?

De oversteekplaats tussen de perrons is erg gevaarlijk. Mensen steken vaak lukraak over, wanneer hun tram eraan komt.

Soms gebeurt het ook dat de deuren van tram 3 of tram 4 niet aan de kant van het perron, maar aan panneaux de l'artiste Hamsi?

Il me semble que d'autres aménagements devraient être prévus dans cette station. La voie de traverse qui mène de l'arrêt des lignes 82 et 83 vers le quai des lignes 4 et 3 est très dangereuse. Des traversées des voies sauvages se produisent régulièrement lorsque les usagers voient leur tram arriver. Il est à craindre que des accidents surviennent un jour. Estil prévu d'améliorer la traversée des voies pour accéder à la correspondance ?

Enfin, il arrive parfois que les portes des trams 4 et 3 s'ouvrent du côté des voies. Cela entraîne un risque pour les voyageurs. Il arrive fréquemment que des personnes soient appuyées contre la porte. Lorsqu'elle s'ouvre, ces personnes risquent de tomber.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Les travaux de rénovation de la station Lemonnier seront terminés à la fin du mois d'octobre de cette année. Outre la remise à neuf de l'œuvre de l'artiste Hamsi Boubeker, sur un support en tôles émaillées, les travaux englobent l'allongement des quais vers la station Anneessens et ce, pour accueillir les trams 4000.

Au niveau de la mezzanine, le couloir entre l'axe Nord-Sud et la trémie boulevard du Midi sera rouvert aux usagers, facilitant ainsi la liaison entre ces deux axes. Finalement, sur l'axe Nord-Sud, le passage pour piétons sera déplacé de plusieurs mètres vers le centre de la station, et les gardecorps, placés dans l'axe des voies, empêcheront toute traversée anarchique.

Le phénomène des ouvertures inopinées à gauche à la station Lemonnier est très particulier et ne peut, en principe, pas se produire. En effet, l'ouverture des portes des trams 3000 et 4000 se fait par défaut à droite, du côté le plus souvent utilisé.

Pour que les portes s'ouvrent à gauche ou des deux côtés à la fois, le conducteur doit opérer une sélection manuelle avant d'arriver à l'arrêt. Dès que le tram redémarre et atteint une vitesse de 6 km/h, la commande s'annule et la présélection d'ouverture des portes à droite est automatiquement réactivée.

La STIB étudie actuellement le phénomène

de kant van de sporen opengaan. Dat is gevaarlijk. Mensen leunen vaak tegen de deuren. Op die manier kunnen ze vallen.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- De renovatiewerken zullen klaar zijn in oktober. De muurschilderingen worden opgefrist. Bovendien worden de perrons verlengd voor de nieuwe trams.

De gang tussen de tunnel van de noordzuidverbinding en de tunnel in de Zuidlaan wordt opnieuw geopend voor de reizigers. De voetgangersoversteekplaats in de tunnel van de noordzuidas werd enkele meters verplaatst naar het midden van het station en er komen hekken om te vermijden dat mensen lukraak oversteken.

De deuren van de trams mogen niet aan de verkeerde kant opengaan. Normaal gezien gaan ze aan de rechterkant open. Ze kunnen enkel worden geopend aan de linkerkant of aan beide kanten als de chauffeur die optie specifiek selecteert. De MIVB is de zaak aan het onderzoeken en gaat na of het om een technisch probleem gaat. De frequentie van de incidenten zal worden bekeken en er wordt een oplossing gezocht voor het probleem.

constaté à la station Lemonnier. Cette station est la seule du tronçon Nord-Sud à ne pas disposer d'un quai central. L'ouverture des portes s'y fait à droite uniquement, alors qu'à l'arrêt précédent et à l'arrêt suivant - Anneessens et gare du Midi - elle s'effectue des deux côtés.

Une enquête est actuellement en cours afin de déterminer s'il s'agit d'un problème technique ou d'une question de manipulation. L'enquête vise également à déterminer la fréquence des incidents, ainsi que la solution à y apporter.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

# QUESTION ORALE DE MME MARTINE PAYFA

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

concernant "l'accident entre deux véhicules de la STIB sur la place Wiener".

# QUESTION ORALE JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER,

concernant "la sécurité des transports en commun après l'accident entre un bus et un tram place Wiener".

**M. le président.-** La parole est à Mme Payfa.

Mme Martine Payfa.- Bien qu'il s'agisse d'un incident local, il permet de mettre en exergue la problématique plus générale de la conduite des chauffeurs de bus en site propre. L'accident en question, survenu entre un tram et un bus sur la place Wiener, aurait pu être plus grave en termes de dommages physiques. Nous avons pu échapper au pire, vu que le bus ne transportait pas de passagers.

A la suite de cet accident, une signalisation

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE PAYFA

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het ongeval tussen twee MIVBvoertuigen op het Wienerplein".

## TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER,

betreffende "de veiligheid van het openbaar vervoer n.a.v. het tram- en busongeval op het Wienerplein".

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

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- Het ongeval op het Wienerplein is een aanleiding om het rijgedrag van de chauffeurs van de MIVBbussen in eigen bedding eens kritisch te bekijken. Gelukkig vervoerde de bus geen passagiers en vielen er geen gewonden.

Komt er ingevolge dit ongeval specifieke signalisatie aan ingewikkelde kruispunten, zoals het Wienerplein? Het verkeer verloopt er wel vlot, particulière sera-t-elle prévue à l'approche des carrefours complexes, tels que celui de la place Wiener? La mobilité y est fluide, mais les conducteurs doivent intégrer de nombreux éléments d'information pour traverser la place. En contraignant les usagers de la route à ralentir à son approche, le carrefour remplit néanmoins sa mission.

Une formation spécifique existe-t-elle pour les chauffeurs de tram et de bus circulant en site propre? Des instructions sont-elles données concernant la vitesse des trams en site propre?

L'accident survenu sur la place Wiener est en effet conséquent à un excès de vitesse, et des excès de vitesse sont régulièrement commis par des conducteurs de bus, notamment sur le boulevard du Souverain ou sur la rue de Stalle

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Un accident impliquant un bus et un tram s'est produit le vendredi 20 juin place Wiener. Trois passagers du tram ont été légèrement blessés et le conducteur du tram était en état de choc.

D'après le contrat de gestion qui lie la Région et la STIB, un nombre sensiblement plus élevé de trams - 90% - et de bus - 40% - circuleront en site propre d'ici 2020. C'est une bonne chose pour la fluidité des transports en commun, mais cela augmente les risques d'accidents, puisque la circulation des trams relève de la législation sur les véhicules ferroviaires prioritaires, tout comme la circulation des trains.

Groen! considère la sécurité routière comme une priorité, dans laquelle les transports en commun doivent jouer un rôle clef.

Les conducteurs de tram et de bus reçoivent-ils des consignes en matière de vitesse des véhicules? Cette vitesse est-elle contrôlée? Ne faudrait-il pas adopter une législation spécifique pour les trams?

maar de bestuurders moeten er met talrijke elementen rekening houden. Als ze trager reden, zou de doorstroming er niet onder lijden.

Bestaat er een bijzondere opleiding voor tram- en busbestuurders die in eigen bedding rijden? Krijgen de chauffeurs instructies wat de snelheid betreft?

Het ongeval op het Wienerplein was te wijten aan overdreven snelheid. Buschaufeurs rijden wel vaker te snel, meer bepaald in de Vorstlaan en de de Stallestraat.

**De voorzitter.-** Mevrouw Byttebier heeft het woord voor haar toegevoegde vraag.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- De aanleiding voor mijn vraag is het ongeval dat op vrijdag 20 juni plaatsvond en waarbij een tram van lijn 94 op een bus botste die rechtsomkeer maakte op het Wienerplein. Op de tram liepen drie reizigers lichte verwondingen op en de trambestuurder raakte in shock.

Overeenkomstig het beheerscontract tussen het gewest en de MIVB zal tegen 2020 een aanzienlijk groter deel van het openbaar vervoer in eigen bedding rijden (90% van het tram- en 40% van het busverkeer). Een eigen bedding is een goede zaak voor de doorstroming van het openbaar vervoer, maar vergroot het risico op ongevallen omdat de snelheid toeneemt. Het tramverkeer valt onder de wetgeving van prioritaire spoorvoertuigen, net zoals het treinverkeer, maar een tram in de stad kan niet worden vergeleken met een trein die van stad tot stad rijdt.

Voor Groen! is de verkeersveiligheid prioritair. Het openbaar vervoer moet daar een sleutelrol in spelen. We moeten alle mogelijke maatregelen nemen om het risico zo klein mogelijk te maken, ook binnen een stedelijke context.

Zijn er richtlijnen aan de tram- en busbestuurders gegeven inzake de snelheid van de voertuigen? Zijn

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Une adaptation de la législation ne me semble pas nécessaire. Le tram doit rester un véhicule prioritaire, mais le chauffeur doit toujours tenir compte de son environnement, même lorsqu'il circule en site propre. L'article 27 du règlement que la STIB rappelle régulièrement aux chauffeurs - stipule très clairement que le conducteur du tram doit pouvoir ralentir et s'arrêter à tout moment en fonction du trafic.

#### (poursuivant en français)

Le rond-point Wiener n'est pas équipé d'une signalisation particulière. La STIB étudie cependant l'intérêt et l'opportunité de le faire. A court terme, elle va peindre des damiers blancs sur la voie pour attirer l'attention sur le passage des trams. Une limitation de vitesse à 18 km/h sera imposée aux conducteurs des trams lors de la traversée de ce rond-point dans les deux sens.

#### (poursuivant en néerlandais)

Dans d'autres cas également, on impose une vitesse maximale en site propre. Cela ne veut pas dire que tout le monde la respecte.

#### (poursuivant en français)

C'est la raison pour laquelle la STIB fait régulièrement des contrôles de vitesse aux endroits qui ont fait l'objet de plaintes d'habitants. C'est aussi le cas à la place Wiener et aussi dans la rue du Ministre (Ministerstraat) où il s'avère que les automobilistes roulent trop vite et non les chauffeurs de bus. Les tests l'ont prouvé.

## **M. le président.-** La parole est à Mme Payfa.

**Mme Martine Payfa.-** Je n'ai pas compris un élément. Vous parlez de signalisation à 18 km/heure.

er controles op de snelheid waarmee bussen en trams rijden? Momenteel valt de tram onder de wetgeving van de treinen. Denkt u dat het nuttig is om die wetgeving aan te passen?

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

De heer Pascal Smet, minister.- Het lijkt mij niet nuttig om die wetgeving aan te passen. De tram moet een prioritair voertuig blijven, maar dat wil niet zeggen dat de tram een vrijgeleide heeft. Zelfs als de tram in eigen bedding rijdt, moet de chauffeur rekening houden met de omgeving. Artikel 27 van het reglement bepaalt heel duidelijk dat een trambestuurder op elk ogenblik moet kunnen vertragen en stoppen ten gevolge van de verkeerssituatie. De MIVB herinnert de chauffeurs hier regelmatig aan.

#### (verder in het Frans)

Er is geen bijzondere signalisatie aan het Wienerplein. De MIVB onderzoekt nu of die noodzakelijk is. De MIVB zal de tramrails met een witte dambordmarkering aanduiden. Er geldt een snelheidsbeperking van 18 km/u voor alle trams die de rotonde oversteken.

#### (verder in het Nederlands)

Mevrouw Byttebier, ook in andere gevallen werd er voor een rijstrook in eigen bedding een maximumsnelheid opgelegd. Dat wil nog niet zeggen dat iedereen die snelheidsbeperking naleeft.

#### (verder in het Frans)

Daarom juist voert de MIVB controles uit op plaatsen waarover buurtbewoners klagen. Die wezen op het Wienerplein en in de Ministerstraat uit dat de automobilisten te snel reden, niet de buschauffeurs.

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

**Mevrouw Martine Payfa** (in het Frans).- U had het over een verkeersbord om een snelheidsbeperking van 18 km/u aan te geven?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Non, c'est une instruction donnée aux chauffeurs.

Mme Martine Payfa.- Cependant, notre demande est bien d'avoir une signalisation. Je ne parle pas de feux : un rond-point n'est pas l'endroit où il convient d'installer des feux. Il s'agit d'un choix de départ. Cependant, à l'approche de ce grand carrefour, il pourrait il y avoir une signalisation spécifique aux trams, leur enjoignant d'arriver à 18 km/h.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Nous pourrons examiner le problème.

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

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Je me réjouis de l'existence de contrôles. Il semblerait que les véhicules puissent atteindre une vitesse maximale de 70 km/h. Or, la limitation est de 50 km/h en agglomération.

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- La limitation de vitesse de 50 km/h ne s'applique pas aux trams. Ils doivent pouvoir rouler plus vite si la circulation le permet.

- Les incidents sont clos.

## QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la lisibilité du réseau de transports publics bruxellois".

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Nee, de chauffeurs krijgen die instructie.

Mevrouw Martine Payfa (in het Frans).- Ik geef de voorkeur aan een verkeersbord voor de trams, net voor het kruispunt.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik zal nagaan of uw voorstel haalbaar is.

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

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik ben blij dat er effectief controles plaatsvinden. Naar verluidt zijn de voertuigen afgestemd op een maximumsnelheid van 70 km/u. Nochtans mag men binnen de bebouwde kom maar 50 km/u rijden. Hopelijk komen er maatregelen om de maximumsnelheid van de trams terug te brengen tot 50 km/u. De chauffeurs zijn dan wel verplicht om langzamer te rijden.

**De heer Pascal Smet, minister.**- De snelheidsbeperking van 50km/u geldt niet voor trams. Ze moeten sneller kunnen rijden als er weinig verkeer is. Ik denk niet dat Brussel veel plaatsen telt waar de tram 70 km/u rijdt. Het gaat om uitzonderingen.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de onduidelijke informatie over het Brussels openbaarvervoernet". M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Au cours du déplacement de la délégation de la STIB au dernier salon de la Mobilité à Paris, le directeur général adjoint a fait état de ce que la STIB perdrait 25% de voyages à cause d'un déficit d'informations.

Cette affirmation a été confirmée par un article paru dans le magazine "Ville et Transport", consacré spécifiquement à la restructuration du réseau bruxellois. Il apparaît que la STIB gagnerait également en voyages si sa lisibilité était améliorée. En tant qu'observateur étranger, le journaliste de ce magazine français relève, sous le titre "Une numérotation pour initiés": "Difficile de s'y retrouver dans la numérotation du réseau bruxellois. Les lignes de métro, de tram et de bus se mélangent allègrement ainsi que les services en soirée et ce, dans un joyeux désordre". Il ne manque pas de soulever que le réseau propose ainsi les lignes 3 et 4 de trams et que l'on aura à l'avenir des axes 1-5 et 2-6 de métro, mais que la STIB se refuse, à l'instar de ce qui se fait notamment à Paris, d'introduire un système de type M1, M2, M3 pour le métro, T1, T2, T3 pour les trams et ne veut pas entendre parler de lettres, à tout le moins en ce qui concerne les lignes de jour puisque les lignes du réseau Noctis sont précédées de la lettre N.

Quels sont les arguments avancés pour justifier le fait que la STIB se refuse à identifier de façon distincte ses lignes de jour de celles de soirée? Cela permettrait d'éviter une certaine confusion ou de vaines attentes dans le chef de certains usagers.

L'introduction de lettres différenciant métros, trams et bus ne serait-elle pas de nature à améliorer la lisibilité du réseau alors qu'il en est fait usage pour les lignes Noctis ?

Pouvez-vous préciser si la STIB dispose dans ses cartons de projets visant à assurer une meilleure lisibilité de son réseau en termes de numérotation de ses lignes? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dresser les grandes orientations? J'ai en effet pu lire que la STIB promettait des plans différents.

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

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

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-Ik vernam van de adjunct-directeur-generaal van de MIVB dat de maatschappij 25% minder reizigers zou vervoeren door ontoereikende informatie.

Dit werd bevestigd door een artikel in het Franse 'Ville et Transport' over de herstructurering van het Brusselse netwerk. Duidelijkere informatie zou de MIVB heel wat meer reizigers opleveren. De Franse journalist vond het moeilijk om de weg te vinden in het kluwen van metro-, tram- en buslijnen. De MIVB weigert bijvoorbeeld om, naar het voorbeeld van Parijs, de metrolijnen M1, M2, enzovoort te noemen en de tramlijnen T1, T2, enzovoort. Ze wil geen letters. Nochtans hebben de Noctislijnen wel namen met een N.

Waarom weigert de MIVB deze aanpassing, die heel wat verwarring bij de reizigers zou voorkomen?

Heeft de MIVB plannen om de nummering van de lijnen duidelijker en overzichtelijker te maken?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

M. Pascal Smet, ministre.- J'ai déjà répondu à toutes ces questions. J'ai même envoyé à la commission la présentation "PowerPoint" qui explique la nouvelle signalisation de la STIB. Je suis d'accord avec l'analyse de Mme Schepmans sur l'intérêt au niveau lisibilite de differencier les lignes de tram, bus et métro par une lettre différente. Tous les projets en ce sens se trouvent déjà dans les cartons. Je vous invite à vous rendre à la station De Brouckère pour y observer un essai grandeur nature.

En outre, le M1 et le M2, ainsi que le T pour "tram", le B pour "bus" ou le N pour "Noctis" ont déjà fait leur apparition.

Le système est en cours d'exécution et les marchés sont partiellement attribués. Nous allons mettre en place cette nouvelle signalétique dans les mois et les années à venir. Si vous le désirez, nous vous ferons parvenir une copie de la présentation relative à la lisibilité de la signalétique de la STIB.

**Mme Françoise Schepmans.-** L'initiative lancée par la STIB à la place De Brouckère est donc un essai?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Cet essai va être généralisé à l'ensemble du réseau.

Mme Françoise Schepmans.- L'expérience estelle pratiquée dans d'autre lieux ?

M. Pascal Smet, ministre.- Les arrêts de bus et de tram reprennent déjà la signalétique T et B et les stations de métro l'indication M. Le grand changement interviendra lors de la dernière phase de redéploiement du réseau de métro. Nous profiterons alors de la nouvelle numérotation pour modifier la signalétique.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik heb al die vragen reeds beantwoord. Ik heb de commissie zelfs een PowerPointdocument over de nieuwe signalisatie van de MIVB bezorgd.

Ik ben het met mevrouw Schepmans eens dat het duidelijker is om de bus-, tram- en metrolijnen ook met letters van elkaar te onderscheiden. In het metrostation De Brouckère is dat nu al het geval.

Het is de bedoeling om op termijn overal de letter M te gebruiken voor de metrolijnen, de letter T voor de tramlijnen, de letter B voor de buslijnen en de letter N voor het Noctisnet. Wij zullen die nieuwe signalisatie de komende maanden en jaren doorvoeren.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).-Het initiatief aan De Brouckère is dus een proefproject?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Een proefproject dat tot het hele net zal worden uitgebreid.

**Mevrouw Françoise Schepmans** (in het Frans).-Op welke andere plaatsen wordt de nieuwe signalisatie momenteel al toegepast?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Aan de bus- en tramhaltes worden reeds de letters T en B gebruikt en in de metrostations de letter M. Wij wachten met de meeste aanpassingen tot de werken aan de metro voltooid zijn en de nieuwe nummering van toepassing wordt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINIS-

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

concernant "la remise à niveau du permis de conduire pour les plus de 55 ans".

M. le président.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Les modifications régulières du Code de la route nécessitent pour tous les automobilistes de remettre en permanence à niveau leur aptitude à la conduite. C'est encore plus vrai pour les seniors, davantage exposés, selon les statistiques, aux accidents de la route. Ceci même s'ils ne sont pas forcément en tort.

Certains automobilistes ne sont pas toujours tendres avec leurs congénères. Ils ont vite fait de les classer dans des catégories dont les étiquettes cachent mal leurs préjugés. Trop souvent, hélas, les seniors sont souvent les premières cibles de ces récriminations automatiques.

Un partenariat entre la Région de Bruxelles-Capitale, la fédération des auto-écoles et la commune de Schaerbeek, via son conseiller en mobilité, avait permis, en janvier 2007, à 20 personnes de plus de 55 ans d'actualiser leurs connaissances du Code de la route. Cette initiative existe depuis plus de trois ans en Flandre. Ainsi, la ville de Courtrai, pionnière en la matière, a déjà dispensé plusieurs milliers d'heures de formation à ses conducteurs les plus âgés. Le leitmotiv de l'opération de Schaerbeek était d'augmenter leur sécurité sur la route et leur assurance par rapport aux autres usagers ; il n'était pas question d'un quelconque test de capacité.

Concrètement; le Région coordonnait l'opération et fournissait syllabus et matériel didactique. La commune devait, quant à elle, diffuser l'information et contribuer financièrement à la formation. A Schaerbeek, les 20 seniors qui ont participé à cette session de 4 fois 2 heures de formation théorique n'ont ainsi dû débourser que 10 euros au lieu de 20. Ce projet devait faire le tour des 19 communes et vous vous disiez prêt, à l'époque, à faire intervenir financièrement votre ministère si cette opération

TER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het opfrissen van het rijbewijs voor 55-plussers".

**De voorzitter.-** De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).-Omdat het verkeersreglement geregeld wordt aangepast, moeten alle automobilisten voortdurend hun rijvaardigheid bijspijkeren. Dat geldt in de eerste plaats voor de senioren. Uit statistieken blijkt immers dat deze groep meer bij ongevallen is betrokken. Bovendien hebben senioren in het verkeer vaak te kampen met vooroordelen.

Een samenwerkingsverband bestaande uit het gewest, de federatie van autorijscholen, en de gemeente Schaarbeek heeft in januari 2007 twintig 55-plussers de kans gegeven om hun kennis van het verkeersreglement bij te spijkeren. Een dergelijk initiatief bestaat al geruime tijd in Vlaanderen. De bedoeling is om de veiligheid op de weg en het zelfvertrouwen van de deelnemers te bevorderen, niet om hun rijvaardigheid te testen.

Het gewest heeft dit initiatief gecoördineerd en lesmateriaal ter beschikking gesteld. De gemeente heeft informatie verspreid en een financiële bijdrage geleverd aan de opleiding. Het was de bedoeling om dit project uit te breiden tot het hele gewest. De minister had toegezegd om daarvoor de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen.

Wat is de stand van zaken anderhalf jaar na de aanvang van dit project? Hoeveel gemeenten hebben aan dit programma deelgenomen? Hoeveel geld en inspanningen heeft het gewest in dit programma geïnvesteerd? Hoeveel personen hebben gedurende hoeveel uren de lessen gevolgd? Wordt deze opleiding nog steeds geörganiseerd en hoe vaak?

prenait l'ampleur escomptée.

Je voudrais connaître le bilan de cette opération un an et demi après son lancement. Les communes de notre agglomération ont-elles participé à ce programme? Dans quelle mesure? Quel budget est alloué à ces initiatives ? Les efforts de la Région pour soutenir ces projets ont-ils été accrus? Combien de personnes ont-elles pu profiter de ces sessions? Combien d'heures de formation ont-elles été prodiguées? Ces sessions sont-elles encore régulièrement organisées? A quel rythme? Constatez-vous une régression ou une augmentation de leur fréquence ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En février, en coopération avec l'Association de la Ville et des communes, j'ai pris l'initiative de mettre en place une opération d'information sur le Code de la route pour les plus de 55 ans. En mai 2006, une réunion d'information a réuni les conseillers en mobilité. La Région a créé le produit et fournit gratuitement le manuel, ainsi qu'une documentation complète pour tous les participants. La brochure "Les Seniors mobiles en toute sécurité" a été publiée à 1.300 exemplaires en français et 700 en néerlandais.

Au printemps 2008, une nouvelle réunion a été organisée par Bruxelles Mobilité, en collaboration avec l'Association de la Ville et des communes de Bruxelles, ainsi qu'un tour dans les six zones de police. Je tiens à souligner que la Région a un rôle de coordination, mais qu'il appartient aux communes d'organiser l'opération.

Malgré les efforts de la Région, seules quatre communes (Evere, Anderlecht, Jette et Schaerbeek) organisent ce cours et à peu près 120 personnes ont suivi la formation. A raison de 4 heures par personne, 480 heures de formation ont donc été prodiguées. Je regrette que tant de communes ne soient pas intéressées par cette initiative régionale.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In februari 2006 heb ik samen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten het initiatief genomen om lessen over de wegcode te organiseren voor 55-plussers. In mei 2006 vond er een informatievergadering plaats met alle adviseurs inzake mobiliteit. Het gewest heeft een programma opgesteld en het handboek en de documentatie gratis ter beschikking gesteld. Van de brochure "Les Seniors mobiles en toute sécurité" - "Senioren mobiel in alle veiligheid" werden 1.300 exemplaren verspreid in het Frans en 700 in het Nederlands.

In de lente van 2008 werd een nieuwe vergadering georganiseerd door Mobiel Brussel in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten, en werden de zes politiezones bezocht. Het gewest speelt hierin alleen een coördinerende rol.

Alleen Evere, Anderlecht, Jette en Schaarbeek organiseren deze cursus. In totaal hebben 120 personen de lessen gevolgd, goed voor 480 uren.

- Het incident is gesloten.

## QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "les accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- La parole est à M. El Karouni.

M. Mustapha El Karouni.- Selon le rapport du Conseil européen relatif à la sécurité des transports, publié le 23 juin dernier, la Belgique n'atteindrait pas, au rythme actuel, les critères européens en matière d'accidents de la route mortels, visant la diminution de ces derniers pour la période 2001-2010. Seuls la France, le Portugal et le Luxembourg atteindraient les normes. De 2001 à 2007, ces pays ont réussi à faire diminuer leurs nombres d'accidents mortels de respectivement 43%, 42% et 38%. En Belgique, même si la baisse est significative depuis 2001, les normes ne seront probablement atteintes qu'en 2015. Notre pays se situe actuellement à la huitième place, avec une diminution de 26,6%.

Dois-je vous rappeler que le nombre de tués, liés aux accidents de la route à Bruxelles n'a pas diminué en un an? En effet, d'octobre 2006 à octobre 2007, il a même augmenté de 25%! De 20 tués sur place, et 19 en 2005, on est ainsi passé à 25. La situation n'est pas meilleure au niveau des blessés, qui passent de 4.829 à 5.016, soit plus 3,9%, ni même au niveau des accidents corporels, eux aussi en hausse de 3,9%, de 3.936 à 4.092.

A titre de comparaison, le nombre de tués amorce une baisse en Flandre, tandis que celui de la Région wallonne n'évolue guère, tournant toujours autour des 450 à 500 tués par an. L'IBSR relève cependant que le nombre d'accidents, comme celui des tués sur place à Bruxelles, s'est stabilisé depuis quelques mois.

Si le comportement des conducteurs est régulièrement à l'origine de nombreux accidents, il n'en demeure pas moins que l'aménagement des

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**De voorzitter.-** De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).-Volgens een Europees rapport ziet het er niet naar uit dat België de Europese doelstelling zal halen om het aantal verkeersdoden tussen 2001 en 2010 aanzienlijk te doen dalen. Enkel Frankrijk, Portugal en Luxemburg slagen daarin. In België is het aantal verkeersdoden sinds 2001 slechts met 26,6% gedaald, waardoor de Europese doelstelling pas tegen 2015 zal worden gehaald.

In Brussel is het aantal verkeersdoden tussen oktober 2006 en oktober 2007 zelfs met 25% gestegen. Ook het aantal gewonden ging de hoogte in.

In Vlaanderen daalt het aantal verkeersdoden, in Wallonië blijft het stabiel. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) wijst erop dat het aantal ongevallen in Brussel sinds enkele maanden stabiel is gebleven.

Ongevallen zijn vaak te wijten aan het rijgedrag van chauffeurs, maar ook de weginrichting speelt een rol. Ik heb u op 22 februari 2008 reeds een dringende vraag over gevaarlijke kruispunten gesteld. Toen bleek dat slechts 1 van de 60 zwarte punten is heraangelegd. U gaf ook toe dat u uw doelstellingen niet hebt gehaald. Het is een goede zaak dat er inmiddels wordt gewerkt op de Louis Schmidtlaan en enkele andere locaties.

Wat is de stand van zaken? Hoeveel gevaarlijke kruispunten zullen tegen het einde van de legislatuur worden aangepakt?

routes et voiries contribue à en diminuer le nombre. A ce propos, je voudrais revenir avec vous sur un sujet dont nous avons eu l'occasion de débattre lors d'une question d'actualité que je vous avais adressée le 22 février 2008, et qui concernait le réaménagement des carrefours dangereux de notre capitale.

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

A l'époque, on apprenait en effet qu'un seul des soixante points noirs identifiés avait fait l'objet d'un réaménagement. Vous aviez d'ailleurs reconnu que, pour une série de raisons, vous n'étiez pas encore arrivé à l'objectif que vous vous étiez fixé. J'ai été heureux d'apprendre que des travaux réaménagement ont été entamés au carrefour formé par le boulevard Louis Schmidt, la rue Cardinal Lavigerie et l'avenue Hansen Soulie.

Je souhaiterais connaître l'état d'avancement de la réalisation et ou de la planification de ces aménagements. Quels sont-ils? Quel est leur agenda? Combien de ces carrefours dangereux feront-ils l'objet d'une sécurisation d'ici la fin de la législature? Il est essentiel de mettre tout en oeuvre, et ce le plus rapidement possible, afin de prévenir et de diminuer ces accidents sur notre territoire, puisqu'on constate qu'à Bruxelles la situation est moins bonne qu'en Wallonie et en Flandre sur ce plan.

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

M. Pascal Smet, ministre.- On ne peut pas comparer Bruxelles avec la Flandre et la Wallonie, puisque nous sommes dans un milieu urbain, contrairement aux deux autres Régions. Je rappelle également que les accidents de la route sont d'abord dus aux chauffeurs. Dès qu'ils respectent le code de la route, il n'y a plus de point noir.

Il est vrai que, parfois, les infrastructures peuvent être améliorées. A ce jour, les travaux de quatre points noirs ont été exécutés et six endroits sont munis de caméras automatiques. Cette année, les travaux démarreront pour six points noirs supplémentaires, et en automne les demandes pour obtenir un permis d'urbanisme seront introduites pour huit nouveaux points noirs. En 2009, l'introduction de cinq demandes de permis d'urbanisme pour autant de points noirs est prévue.

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Brussel valt niet te vergelijken met Vlaanderen en Wallonië, want het is een stadsgewest. Ongevallen zijn in de eerste plaats te wijten aan chauffeurs. Als iedereen de verkeersregels naleeft, gebeuren er minder ongevallen.

Soms kan de infrastructuur inderdaad worden verbeterd. Ik heb werken laten uitvoeren aan vier zwarte punten en heb op zes plaatsen camera's laten installeren. Dit jaar gaan er werken van start om de problemen op zes andere zwarte punten te verhelpen en in de herfst worden aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen ingediend om nog acht zwarte punten aan te pakken. In 2009 zullen mijn diensten vijf aanvragen stedenbouwkundige vergunningen indienen.

- M. le président.- La parole est à M. El Karouni.
- M. Mustapha El Karouni.- Vous dites que c'est à cause des automobilistes qu'il y a des accidents. Si l'on constate que la situation s'améliore dans les autres Régions, contrairement à Bruxelles, il faut cependant se poser des questions. Je doute que ce soit uniquement lié au fait que les Bruxellois conduiraient moins bien que les Flamands et les Wallons.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** La conduite est aussi plus simple à gérer dans les autres Régions.
- M. Mustapha El Karouni.- Tout à fait. Mais le critère de l'automobiliste n'est pas à lui seul un critère pertinent.
- **M. Pascal Smet, ministre.-** Ce n'est pas ce que j'ai dit. C'est l'un des principaux critères.
- L'incident est clos.
- QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "le bus des musées".

- M. le président.- La parole est à M. El Karouni.
- **M.** Mustapha El Karouni.- M. le ministre, depuis le 15 septembre dernier, la ligne BM, ou "autobus des musées", relie le Cinquantenaire à une vingtaine de musées du centre-ville.

Après une phase de test qui s'est tenue du

**De voorzitter.-** De heer El Karouni heeft het woord.

De heer Mustapha El Karouni (in het Frans).- U zegt dat ongevallen de schuld zijn van automobilisten. De situatie gaat er nochtans op vooruit in de andere gewesten. Ik betwijfel ten zeerste dat de Brusselaars slechtere chauffeurs zouden zijn dan de Vlamingen of de Walen.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- In de andere gewesten is het gemakkelijker om de zaken te regelen.

**De heer Mustapha El Karouni** (in het Frans).-Dat is waar, maar ongevallen zijn niet enkel te wijten aan onaangepast rijgedrag.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Dat heb ik niet beweerd, al is onaangepast rijgedrag wel een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de museumbus".

**De voorzitter.-** De heer El Karouni heeft het woord.

**De heer Mustapha El Karouni** (in het Frans).-Sinds 15 september 2007 verbindt de museumbus (lijn BM) het Jubelpark met een twintigtal musea in het centrum. De naam BM verwijst naar de lijn die in 1930 de Beurs via de Haachtsesteenweg met het Meiserplein verbond. De huidige route is enigszins

15 septembre au 15 novembre 2007, les bus roulent désormais chaque week-end, de mars à fin octobre, entre 13h30 et 17h30. Le prix du ticket aller-retour est de 3 euros pour les adultes et de 1,50 euros pour les enfants âgés de moins de 12 ans.

Cette ligne de bus est dénommée BM en référence à la ligne créée en 1930 qui partait de la Bourse pour rejoindre Meiser, en empruntant notamment la Chaussée de Haecht. Son parcours est actuellement différent puisque les bus partent désormais du Cinquantenaire pour rallier le centre de Bruxelles en s'arrêtant aux arrêts proches d'une vingtaine de musées, comme ceux dédiés à la BD, aux brasseurs, aux Sciences naturelles, aux Beaux-Arts ou encore aux temples du cinéma et de la musique.

Les bus, au nombre de huit, proviennent de la collection du Musée du Tram bruxellois et datent de la période 1956-1985. Parmi les particularités de ce service, les chauffeurs, anciens de la STIB, travaillent bénévolement

Vous étiez très enthousiaste à cette initiative puisque vous aviez à l'époque déclaré : "D'un seul coup, nous valorisons le patrimoine de la STIB, nous participons à la promotion des musées bruxellois, et les touristes et amateurs de musée bénéficient d'un liaison directe".

Or, il me revient que le Musée du Tram bruxellois - initiateur du projet et en charge du service des bus -, le Musée de la BD et le Conseil bruxellois des Musées - qui en coordonne la promotion - cherchent actuellement les crédits pour boucler le budget de cette opération. Est-ce exact? Il semblerait que le Musée du Tram bruxellois attendait plus de budget afin d'assurer une campagne de publicité suffisante autour de cette ligne. Qu'en est-il?

Le ministre-président Charles Picqué a déclaré 2009 année de la BD. Ne serait-il pas, dès lors, judicieux d'étendre la circulation de cette ligne durant la semaine? Ces bus contribuent en effet à l'image de Bruxelles, et dois-je vous rappeler qu'ils portent des dessins de Johan De Moor?

Toutefois, si nous voulons répondre aux attentes du tourisme et de la mobilité, il faudrait dégager des moyens pour en assurer la promotion, payer les chauffeurs et amortir les bus.

anders.

De bussen rijden elk weekend van maart tot oktober tussen 13.30 uur en 17.30 uur. Een retourbiljet kost 3 euro voor volwassenen en 1,50 euro voor kinderen onder 12 jaar.

De acht bussen komen uit het Brusselse Trammuseum en dateren uit de periode 1956-1985. De chauffeurs zijn gepensioneerde vrijwilligers.

U was destijds erg enthousiast over dit project, dat het patrimonium van de MIVB opwaardeert en tegelijk de Brusselse musea promoot.

Het Brusselse Trammuseum, dat de busdienst organiseert, het Stripmuseum en de Brusselse Museumraad, die de promotie verzorgt, zouden geld zoeken om het budget van de busdienst rond te krijgen. Klopt dat? Is er onvoldoende geld voor de reclamecampagne?

Minister-president Picqué heeft 2009 uitgeroepen tot het jaar van het stripverhaal. Moeten we de bussen dan ook niet tijdens de week laten rijden? Ze dragen bij tot het imago van Brussel en zijn beschilderd door Johan De Moor.

Wij moeten middelen vrijmaken voor deze busdienst. Wat denkt u daarvan?

Une réflexion a-t-elle été menée en ce sens ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- M. le député, ce n'est pas à moi de m'exprimer sur la gestion des asbl. J'ai soutenu ce projet : 2.300 euros en 2007, 12.500 euros en 2008. Il me semble envisageable, et même nécessaire, que ces bus trouvent d'autres sponsors.

En tout cas, je n'ai pas eu connaissance d'un projet d'exploitation de la ligne en semaine. Cela n'a pas été demandé. Quant à savoir si l'asbl s'inscrira dans les activités inhérentes à l'année de la BD, nous devrons en discuter avec elle.

- L'incident est clos.

## QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "l'ouverture d'un bureau de liaison de la STIB à Istanbul".

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans le dernier numéro de juin 2008 de "The Brussels Globe", le trimestriel de la Direction des relations extérieures du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, on peut lire que, dans le cadre de l'extension de ses activités vers la Turquie, la STIB vient d'ouvrir un bureau de liaison à Istanbul. Une excellente dynamique dont nous nous réjouissons. Ce bureau a pour mission de développer les relations professionnelles avec les clients actuels et potentiels de la STIB en Turquie et d'informer le siège central sur les projets de transports public urbain en Turquie.

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

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik spreek mij niet uit over het beheer van vzw's. Het project ontving 2.300 euro in 2007 en 12.500 euro in 2008. Deze busdienst zal ook andere sponsors moeten vinden.

Voor zover ik weet, zijn er geen plannen om de dienst uit te breiden tot weekdagen. Of de vzw deelneemt aan de activiteiten voor het jaar van het stripverhaal, moeten we nog samen bespreken.

- Het incident is gesloten.

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de opening van een verbindingsbureau van de MIVB in Istanbul".

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- In het kader van de uitbreiding van haar activiteiten in Turkije heeft de MIVB een verbindingsbureau in Istanbul geopend. Dat bureau moet de relaties met de huidige en potentiële klanten van de MIVB in Turkije ontwikkelen en de hoofdzetel op de hoogte houden van openbare vervoersprojecten in Turkije.

Sinds wanneer is dat verbindingsbureau operationeel? Gaat het om een initiatief van de MIVB of werd zij gecontacteerd door Turkse partners? Bent u persoonlijk betrokken bij dit project?

Nous souhaiterions savoir quand l'idée de créer un bureau de liaison en Turquie a été lancée et depuis quand le bureau d'Istanbul est opérationnel ? S'agitil d'une initiative de la STIB ou celle-ci a-t-elle été contactée par des partenaires turcs? Etes-vous personnellement impliqué dans ce projet ?

C.R.I. COM (2007-2008) N° 104

COMMISSION INFRASTRUCTURE

D'autre part, comment fonctionne ce bureau de liaison? Combien de personnes emploie-t-il? Quel est son budget annuel de fonctionnement ? Reçoit-il un quelconque appui des autorités turques ? A notre connaissance, le bureau serait dirigé par un expert turc. De qui s'agit-il? Comment et par qui a-t-il été désigné?

Par ailleurs, l'article mentionne que la STIB Turquie avec des travaille en conseillers des bureaux d'études et des communaux. entreprises de construction et que, depuis 2006, elle a déjà signé des contrats à Istanbul, Kayseri et Izmir. Pourrions-nous connaître les responsables et les entreprises dont il s'agit, ainsi que la nature des contrats signés et le montant de ceux-ci, le cas échéant?

Enfin, j'aimerais savoir si d'autres projets d'ouverture de bureau de liaison sont actuellement en cours ou en préparation dans d'autres pays? l'affirmative, lesquels? Par pourrions-nous connaître le nombre actuel de bureaux de liaison de la STIB et leur localisation?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En effet, la STIB possède un bureau de liaison à Istanbul, la Turquie étant le premier marché international de la STIB. Le bureau a été inauguré en juin 2008 par le président du conseil d'administration de la STIB. Il est composé d'un office manager et d'une assistante qui travaille à temps partiel. Ces collaborateurs sont turcs; ils ont été sélectionnés sur la base d'un appel à candidatures, lancé par la cellule "Projets et partenariats internationaux" de la STIB à Istanbul.

L'objectif est que la STIB participe développement des transports en commun en Turquie. A Istanbul, il existe des projets relatifs à l'amélioration de la qualité du métro et à l'assistance à la supervision de l'extension du métro léger; à Izmir, un projet d'assistance à la

Hoeveel mensen werken er in dat verbindingsbureau? Wat zijn de jaarlijkse werkingsmiddelen? Krijgt het bureau steun van de Turkse overheid? Het bureau zou door een Turkse expert worden geleid. Om wie gaat het? Hoe is die persoon aangewezen?

De MIVB zou sinds 2006 al contracten hebben gesloten in Istanbul, Kayseri en Izmir. Over welke contracten en welke bedragen gaat het precies?

Overweegt de MIVB om ook verbindingbureaus in andere landen te openen? Hoeveel verbindingsbureaus heeft de MIVB al geopend en waar?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Turkije is de belangrijkste internationale markt van de MIVB. Het verbindingsbureau werd in juni 2008 geopend en wordt door een office manager en een deeltijdse assistente gerund. Het gaat om Turkse medewerkers die na een oproep tot kandidaturen in dienst zijn getreden.

De MIVB verleent technische bijstand bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Turkije. Zij heeft contracten lopen voor de verbetering en de uitbreiding van het metronet in Istanbul, de uitbreiding van het metronet in Izmir en de bouw van een metronet in Kayseri.

In juli 2008 heeft de MIVB een offerte ingediend voor de metro in Istanbul en Samsun. Dankzij de samenwerking met Turkse adviesbureaus heeft de supervision de l'extension du métro léger; à Kayseri, un contrat pluriannuel pour la supervision de la construction du métro léger.

En outre, en juillet 2008, la STIB a remis une offre pour l'assistance à la supervision du métro d'Istanbul et du métro léger de Samsun. La collaboration en cours avec les bureaux d'études turcs a aussi permis à la STIB de conclure deux contrats au Kazakhstan: l'un portant sur le métro en 2007 et l'autre sur le tramway en 2008.

Je rappelle que le contrat de gestion de la STIB stipulait clairement que ce genre d'activité ne peut porter préjudice aux activités de la STIB à Bruxelles. Les activités ne peuvent en aucun cas être financées par la Région, elles doivent être rentables ou, tout au moins, s'auto-financer.

La STIB dispose également d'un bureau de liaison à Athènes. Ce bureau a été créé dans le cadre de l'important contrat d'assistance technique obtenu par la STIB en 2004, dans la perspective des Jeux Olympiques.

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Les autorités turques soutiennent-elles les activités du bureau de liaison ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Quel est le montant des contrats signés ?

**M. Pascal Smet, ministre.-** Le bureau de liaison coûte 80.000 euros par an.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Qu'en est-il du contrat que nous signons ?

**M.** Pascal Smet, ministre.- Je propose que vous me transmettiez une question écrite, mais je peux d'ores et déjà vous dire que cela ne coûte rien à la Région.

La dotation octroyée par la Région à la STIB ne peut être utilisée dans le cadre de l'assistance technique à l'étranger. Il s'agit d'une activité MIVB ook twee contracten in Kazakstan in de wacht gesleept: één voor de metro in 2007 en één voor de trams in 2008.

Het beheerscontract van de MIVB bepaalt duidelijk dat dit soort activiteiten geen negatieve invloed mag hebben op de activiteiten van de MIVB in Brussel. De activiteiten mogen geenszins door het gewest worden gefinancierd. Ze moeten rendabel of op zijn minst zelfbedruipend zijn.

De MIVB heeft reeds een verbindingsbureau in Athene. Dat bureau werd opgericht in 2004 in het kader van een contract van technische bijstand met het oog op de Olympische Spelen.

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).-Steunen de Turkse autoriteiten de activiteiten van het verbindingsbureau?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Neen.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).-Wat is het bedrag van de contracten?

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Het verbindingsbureau kost 80.000 euro per jaar.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).-Hoe zit het met het nieuwe contract?

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-Dat zal het gewest niets kosten. De gewestelijke dotatie aan de MIVB mag niet voor technische bijstand in het buitenland worden gebruikt. Het gaat om een autonome activiteit die de MIVB met haar eigen middelen moet financieren.

autonome au sein de la STIB, qu'elle doit financer par ses propres moyens.

- **M. le président.-** Pour la clarté des comptes, il faudrait que la STIB crée une entité spéciale.
- M. Pascal Smet, ministre.- Il s'agit certainement de comptes séparés. Je vous communiquerai les données.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je pensais en fait que cette activité était lucrative.

- M. Pascal Smet, ministre.- Je répondrai par écrit.
- L'incident est clos.

## QUESTION ORALE DE M. MUSTAPHA EL KAROUNI

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

concernant "l'avenir de la chapelle Sainte-Rita de la station Rogier".

- M. le président.- La parole est à M. El Karouni.
- M. Mustapha El Karouni.- On apprenait récemment par voie de presse la fermeture de la chapelle Sainte-Rita de la station de métro Rogier.

Située immédiatement à droite au bas de l'escalator de la place Rogier, elle est connue par la plupart des usagers de la STIB, mais aussi par les passants allant faire leurs courses ou encore par les nombreux travailleurs empruntant la station pour se rendre sur leur lieu de travail respectif.

La chapelle Sainte-Rita a été inaugurée en 1980, elle fermera ses portes le premier août prochain. En effet, dès le lendemain, les travaux visant à la **De voorzitter** (in het Frans).- Het zou duidelijker zijn als de MIVB hiervoor een aparte entiteit zou oprichten.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).-Het gaat om aparte rekeningen. Ik zal u de details bezorgen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Ik dacht dat het om een lucratieve activiteit ging.

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- Ik zal u schriftelijk antwoorden.

- Het incident is gesloten.

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MUSTAPHA EL KAROUNI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFD-STEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de toekomst van de Sint-Ritakapel in het station Rogier".

**De voorzitter.-** De heer El Karouni heeft het woord.

**De heer Mustapha El Karouni** (in het Frans).- De pers berichtte dat de Sint-Ritakapel in het Rogierstation op 1 augustus haar deuren zal sluiten. Deze kapel uit 1980 bevindt zich onderaan de roltrap van het Rogierplein.

De kapel moet plaats ruimen voor de uitbreiding van de parking onder het Rogierplein. Het lokaal is eigendom van het gewest en van de MIVB. Na deze sluiting blijft er geen enkele kapel op het metronetwerk meer over: de kapel van het station Madou verdween in september 2007.

Nochtans onthaalt de Sint-Ritakapel vele

prolongation du parking -1 sous la place Rogier débuteront. Ce local appartient à la Région bruxelloise et à la STIB, à qui l'abbé Christian Haudegand loue le local pour 300 euros par mois.

Cette fermeture viendra mettre un terme à la présence de chapelles dans le réseau du métro bruxellois, puisque la chapelle de la station Madou, qui existait depuis les débuts du métro, a été fermée en septembre dernier. La chapelle Sainte-Rita est pourtant régulièrement noire de monde, et accueille tous ceux qui veulent s'y recueillir. Au fil des ans, elle a aussi acquis une dimension sociale en venant régulièrement en aide aux sans-abri et aux personnes en détresse.

Pourriez-vous faire le point sur ce dossier ? Quelles sont les raisons objectives qui poussent à la fermeture de la chapelle ?

L'abbé Haudegand souhaite trouver un nouveau local, il affirme que n'importe quelle station peut convenir. Il semblerait qu'à l'heure actuelle, aucune solution ne soit en vue.

Au regard de la dimension sociale de cette chapelle, n'est-il pas possible de trouver un autre local, et ce très rapidement? Avez-vous déjà eu des contacts avec l'abbé Haudegand à ce sujet? Des pistes de solution ont-elles été envisagées? Le cas échéant, lesquelles?

II serait regrettable que ce lieu qui crée du lien social disparaisse purement et simplement sans qu'aucune alternative ne soit trouvée.

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

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB gère ce contrat pour le compte de la commune de Saint-Josse laquelle est propriétaire du terrain, ainsi que pour divers commerces. Il n'existerait pas de bail écrit entre la commune de Saint-Josse et l'abbé Haudegand mais, selon toute vraisemblance, seulement un accord verbal d'occupation précaire, voire un bail verbal mensuel.

La STIB a averti par courrier l'ensemble des occupants de la station que la Région allait entamer d'importants travaux de rénovation dans la station de métro Rogier ainsi que le réaménagement de la place Rogier. Elle a également envoyé un courrier à

bezoekers, en biedt ze steun aan daklozen en aan mensen in nood. Welke redenen zijn er om de kapel te sluiten?

Priester Haudegand, die het lokaal tot op heden huurde voor 300 euro per maand, zou een ander lokaal van de MIVB willen huren. Kan men daar snel voor zorgen, gezien het sociale belang van de kapel? Welke opties zijn er?

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

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De MIVB beheert dit contract in opdracht van de gemeente Sint-Joost, die eigenaar is van het terrein. Er bestaat geen schriftelijk huurcontract tussen priester Haudegand en de gemeente. Wellicht is er enkel een mondelinge, tijdelijke huurovereenkomst gesloten.

De MIVB heeft alle huurders en uitbaters van het Rogierstation schriftelijk ingelicht over de komende renovatiewerken. Priester Haudegand heeft dit schrijven niet beantwoord. Toen hij contact opnam met mijn kabinet, is hij doorverwezen naar de MIVB, de enige verantwoordelijke voor het dossier.

l'abbé Haudegand, lequel n'a pas répondu. Celui-c	ì
a finalement contacté mon cabinet, lequel l'	a
enjoint de prendre contact avec la STIB, seul	e
responsable de la gestion.	

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

16-07-2008