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

MERCREDI 3 MARS 2010

VERGADERING VAN

WOENSDAG 3 MAART 2010

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS 11

- de M. Vincent De Wolf 11

à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,

et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le parking Flagey".

Discussion – Orateurs : **Mme Caroline Désir, M. Aziz Albishari, Mme Evelyne Huytebroeck,** ministre. 13

- de M. Jamal Ikazban 19

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

et à M. Benoît Cerexhe, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie, du Commerce extérieur et de la Recherche scientifique,

concernant "les tests comportementaux lors des procédures d'embauche du personnel de la STIB".

INHOUD

INTERPELLATIES 11

- van de heer Vincent De Wolf 11

tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

en tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de Parking Flagey".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Caroline Désir, de heer Aziz Albishari, mevrouw Evelyne Huytebroeck,** minister. 13

- van de heer Jamal Ikazban 19

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

en tot de heer Benoît Cerexhe, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Buitenlandse Handel en Wetenschappelijk Onderzoek,

betreffende "de gedragstests bij de aanwervingsprocedures van het MIVB-personeel".

Interpellation jointe de M. Emin Özkara, 19

concernant "les campagnes de recrutement à la STIB".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Jamal Ikazban.** 22

- de Mme Béatrice Fraiteur 29

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'accord du gouvernement pour un nouveau projet de dépôt de trams sur le site Marconi".

Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf, 29

concernant "la décision du gouvernement concernant le dépôt Marconi".

Discussion – Orateurs : **M. Jamal Ikazban, M. Vincent De Wolf, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Béatrice Fraiteur** 32

- de Mme Annemie Maes 39

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la commission artistique des infrastructures de déplacement".

Discussion – Orateurs : **M. Emin Özkara, Mevrouw Brigitte Grouwels,** ministre, **Mevrouw Annemie Maes.** 41

Toegevoegde interpellatie van de heer Emin Özkara, 19

betreffende "de rekruteringscampagnes van de MIVB".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Jamal Ikazban.** 22

- van mevrouw Béatrice Fraiteur 29

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het regeerakkoord voor een nieuwe tramremise op de Marconisite".

Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf, 29

betreffende "de beslissing van de regering over de tramremise Marconi".

Bespreking – Sprekers: **de heer Jamal Ikazban, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Béatrice Fraiteur.** 32

- van mevrouw Annemie Maes 39

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur".

Bespreking – Sprekers: **de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Annemie Maes.** 41

- de M. Aziz Albishari 45

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le projet de réaménagement du boulevard de la Woluwe."

Discussion – Orateurs : **Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Aziz Albishari.** 47

- de Mme Danielle Caron 53

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports

concernant "l'état déplorable des routes en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, M. Jamal Ikazban, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Danielle Caron.** 56

- de Mme Danielle Caron 62

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'utilisation des radars en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion – Orateurs : **M. Emin Özkara, M. Vincent De Wolf, M Emmanuel De Bock, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Danielle Caron** 65

- van de heer Aziz Albishari 45

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het plan voor de heraanleg van de Woluwelaan".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Aziz Albishari.** 47

- van mevrouw Danielle Caron 53

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de erbarmelijke toestand van de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, de heer Jamal Ikazban, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Danielle Caron.** 56

- van mevrouw Danielle Caron 62

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het gebruik van radars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Bespreking – Sprekers: **de heer Emin Özkara, de heer Vincent De Wolf, de heer Emmanuel De Bock, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Danielle Caron** 65

- de M. Vincent De Wolf 72

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports

concernant "le projet pilote E-Cambio".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 73

- de M. Vincent De Wolf 75

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les leçons à tirer suite à un hiver particulièrement rigoureux".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 76

QUESTIONS ORALES 80

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 80

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'aménagement des arrêts de surface".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 83

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la répression des infractions au code de la route aux abords des arrêts de la STIB".

- van de heer Vincent De Wolf 72

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het proefproject E-Cambio".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Vincent De Wolf.** 73

- van de heer Vincent De Wolf 75

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de lessen uit een bijzonder strenge winter".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** ministre, **de heer Vincent De Wolf.** 760

MONDELINGE VRAGEN 80

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 80

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de inrichting van de bovengrondse haltes".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 83

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de bestraffing van verkeersovertredingen in de omgeving van MIVB-haltes".

- de Mme Gisèle Mandaila 87

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'utilisation des gsm au volant par certains conducteurs de la STIB".

- de Mme Céline Delforge 90

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'introduction d'écrans vidéo par la STIB à des fins publicitaires".

- de M. Serge de Patoul 94

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le remplacement des marronniers de l'avenue de Tervueren par des tilleuls argentés".

- de M. Aziz Albishari 95

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la finition du chantier de réaménagement des places Poelaert et Louise".

- de Mme Elke Roex 96

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

- van mevrouw Gisèle Mandaila 87

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het gebruik van gsm's achter het stuur door sommige bestuurders van de MIVB".

- van mevrouw Céline Delforge 90

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de plaatsing van videoschermen in het metrostation Sint-Guido".

- van de heer Serge de Patoul 94

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de vervanging van de kastanjebomen aan de Tervurenlaan door zilverlindes".

- van de heer Aziz Albishari 95

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de voltooiing van de heraanleg van het Poelaert- en Louizaplein".

- van mevrouw Elke Roex 96

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

concernant "l'état de l'itinéraire cyclable régional le long du canal à Anderlecht".

- de Mme Els Ampe 96

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".

- de M. Jef Van Damme 96

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'augmentation des fréquences sur 13 lignes de la STIB".

- de M. Mohamed Daïf 97

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'accessibilité à l'abonnement 'J' STIB aux enfants sans papiers".

- de Mme Viviane Teitelbaum 97

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la rupture d'une caténaire de la STIB et l'entretien du matériel roulant".

betreffende "de toestand van de gewestelijke fietsroute langs het kanaal in Anderlecht".

- van mevrouw Els Ampe 96

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".

- van de heer Jef Van Damme 96

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de verhoging van de frequenties op 13 lijnen van de MIVB".

- van de heer Mohamed Daïf 97

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de toegankelijkheid tot het J-abonnement van de MIVB voor kinderen zonder papieren".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 97

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "een gebroken bovenleiding van de MIVB en het onderhoud van het rollend materieel".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 97

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'usage conjoint du vélo et du réseau de la STIB".

- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 98

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le développement de parkings pour motos et cyclomoteurs".

- de M. Aziz Albishari 98

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les travaux de réaménagement de la Gare du Nord par la SNCB Holding".

- de Mme Annemie Maes 98

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la brochure de la STIB 'Cityvision, une vision tronquée'".

- de M. Alain Hutchinson 101

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 97

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de intermodaliteit MIVB-stad".

- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 98

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de uitbouw van parkeerplaatsen voor motoren en bromfietsen".

- van de heer Aziz Albishari 98

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de heraanleg van het Noordstation door de NMBS-Holding".

- van mevrouw Annemie Maes 98

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de brochure van de MIVB 'Cityvision, een kortzichtige visie'".

- van de heer Alain Hutchinson 101

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

concernant "l'augmentation de l'offre de transports en commun à Bruxelles par 'De Lijn'".

betreffende "de uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod in Brussel door De Lijn".

Question orale jointe de M. Paul De Ridder, 101

concernant "l'extension de l'offre de la société De Lijn Vlaams-Brabant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul De Ridder, 101

betreffende "de uitbreiding van het aanbod van De Lijn Vlaams-Brabant op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

- de Mme Céline Delforge 101

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les dysfonctionnements des bus Citaro et les problèmes de sécurité et de vitesse commerciale qui en découlent".

- van mevrouw Céline Delforge 101

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de slechte werking van de Citaro-bussen en de daaruit volgende problemen met de veiligheid en de commerciële snelheid".

Présidence : M. Jef Van Damme, vice-président.
Voorzitterschap: de heer Jef Van Damme, ondervoorzitter

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

ET À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le parking Flagey".

M. le président.- Mme Huytebroeck répondra à l'interpellation.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Ceci n'est pas la première interpellation sur le sujet mais l'évolution, ou plutôt l'absence d'évolution, du dossier justifie qu'on s'y replonge.

"Le Soir" du 16 février dernier titrait : "Le Parking Flagey : pas sauvé des eaux". Le bourgmestre d'Ixelles interpellé à cette occasion répondait à propos du parking toujours inutilisé : "La balle est dans le camp de la Région." Vous comprendrez donc que j'ai saisi la balle et que je l'ai amenée à la Région. Nous y sommes.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

EN TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de Parking Flagey".

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck zal de interpellatie beantwoorden.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- In Le Soir van 16 februari 2010 stond dat de Parking Flagey nog steeds niet beschermd is tegen overstromingen. Volgens de burgemeester van Elsene, de heer Decourty, ligt de bal in het kamp van het gewest.*

In de technische ruimte onder het Flageyplein, naast het stormbekken, moet een parking komen met 186 plaatsen. Er is echter nog geen lift geplaatst en, wat erger is, er sijpelt nog steeds water binnen vanuit een ondergronds waterbekken. De heer Decourty vindt dat het gewest dit probleem

Pour rappel, le vide technique situé sous la place Flagey à côté du bassin d'orage doit se muer en un parking de 186 places. Or, il y a un problème d'ascenseur toujours pas installé, l'entrepreneur ayant subi le mauvais temps (le gel, je suppose). Les infiltrations d'eau sont, quant à elles, plus inquiétantes et proviennent de la nappe phréatique, dont la présence a été constatée tant dans le bassin d'orage que dans le futur parking. "

Tant que la Région n'a pas réglé ce problème", dit le bourgmestre d'Ixelles, M. Willy Decourty, "la Région ne pourra transférer la propriété du parking à la commune. Je sais qu'une rencontre doit intervenir dans les jours à venir". Ces déclarations dataient de mi-février. Aujourd'hui, nous sommes début mars. Cette réunion a-t-elle eu lieu ?

Si oui, où en est-on dans ce dossier ? Non seulement Flagey est presque le plus mauvais exemple d'ouvrage d'art qu'on puisse imaginer, mais il a aussi entraîné également un quasi désastre économique sur la place à cause des retards et des problèmes techniques qui ont été constatés. C'est à tel point que, place Jourdan, lorsqu'on annonce des travaux avec la construction d'un parking, l'ensemble des riverains et des commerçants tremblent à cause du spectre de Flagey.

Pire, on constate que le parking n'est toujours pas apte à fonctionner. Apparemment, il y aurait un problème quant au poids des ascenseurs et à la possibilité technique de supporter ce poids. Je ne suis pas ingénieur, mais je sais fort bien que, lorsqu'on prévoit des ascenseurs, on calcule le gabarit des trémies, poutres, colonnes et dalles de béton pour pouvoir supporter le poids des ascenseurs. Y a-t-il eu faute en la matière ? Si oui, est-ce celle de l'entrepreneur, de l'ingénieur ou de la Région ?

Des mises en demeure ont-elles été envoyées ?

Existe-t-il une responsabilité contractuelle de certains intervenants ? Si non, la faute remontrerait-elle au cahier des charges ?

Quelle explication a-t-elle été donnée à la ministre pour justifier le délai tout à fait inimaginable auquel on est confronté dans ce dossier ? En effet, le 22 janvier 2009, "Le Soir" titrait déjà "Flagey sens dessus dessous" en évoquant les problèmes d'étanchéité et d'ascenseur. Nous sommes un an et

eerst moet oplossen en de eigendom van de parking pas daarna kan overdragen aan de gemeente. Half februari sprak hij over een vergadering met het gewest. Heeft die al plaatsgevonden?

Flagey is nu al een voorbeeld van hoe het niet moet. De vertragingen betekenen ook een economische strop voor de handelaars ter plekke. In de parking schijnt er nu ook een probleem te zijn met het gewicht van de lift dat niet gedragen kan worden. Dat moet toch op voorhand berekend worden? Wie is hier in de fout gegaan: de ondernemer, de ingenieur of het gewest?

Hebt u iemand in gebreke gesteld? Zijn bepaalde partijen contractueel aansprakelijk? Zo niet, is het bestek dan slecht opgesteld?

Welke uitleg hebt u gekregen voor deze onaanvaardbare vertragingen? De problemen met de insijpeling en met de lift werden meer dan een jaar geleden al vermeld in Le Soir.

Hoe schieten de werken op? Wanneer zal alles klaar zijn? Zijn er boetes voorzien voor de vertragingen?

un mois plus tard. Qu'en est-il ?

Quel est l'état d'avancement des travaux encore à réaliser ? Quels nouveaux délais peuvent-ils être annoncés ? Est-il prévu dans ce dossier des pénalités et amendes de retard ? Ces pénalités ont-elles été mises en oeuvre ? Si non, pourquoi ?

Discussion

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

Mme Caroline Désir.- Mme la ministre, la commune attend avec impatience de pouvoir faire fonctionner ce fameux parking souterrain qui permettra d'accueillir 186 nouvelles places de stationnement, libérant par la même occasion la place Sainte-Croix et parfois la place Flagey des voitures qui y stationnent illégalement. C'est un stationnement qui est permis pendant les heures de marché, mais la place est régulièrement envahie par les voitures à d'autres moments.

La commune a lancé il y a plusieurs mois un appel à concession public auquel deux soumissionnaires ont répondu. Elle est bloquée dans la poursuite de la procédure et l'attribution de cette concession. Sur ses deniers, elle a financé les derniers aménagements pour permettre l'utilisation du parking.

Aujourd'hui, l'aménagement est terminé, mais deux problèmes subsistent. D'une part, elle attend toujours de pouvoir être propriétaire du parking et, d'autre part, il y a un problème avec l'aménagement de l'édicule qui va servir à accueillir l'ascenseur qui mènera au parking. Pendant le réaménagement de la place par l'AED (Administration de l'équipement et des déplacements), cet édicule a visiblement été mal monté. L'ascenseur ne peut pas être placé à cause d'un problème de vitre. L'édicule est indispensable au fonctionnement de cet ascenseur, qui est en attente depuis des semaines chez le fournisseur.

Mme la ministre, avez-vous pris contact avec l'AED concernant la réparation de cet édicule ? Quand la réception définitive aura-t-elle lieu ? Quand la commune peut-elle espérer être propriétaire du parking, afin d'attribuer le marché au concessionnaire ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Désir heeft het woord.

Mevrouw Caroline Désir *(in het Frans).- De gemeente Elsene wacht met ongeduld om de ondergrondse parking van het Flageyplein in gebruik te kunnen nemen, zodat het wildparkeren in de omgeving kan worden teruggedrongen.*

De gemeente Elsene is maanden geleden een uitbater voor de parking begin zoeken. Er hebben zich twee kandidaten gemeld. De procedure zit echter muurvast. De gemeenten heeft met eigen middelen de afwerking van de parking gefinancierd.

Er doen zich echter nog twee problemen voor. De gemeente is nog steeds geen eigenaar van de parking en er stelt zich een probleem met het liftgebouwtje naar de ondergrondse parking. Het is slecht geïnstalleerd, waardoor de lift niet kan worden geplaatst.

Hebt u contact opgenomen met Mobiel Brussel over de herstelling van het gebouwtje? Wanneer kan de definitieve oplevering plaatsvinden? Wanneer kan de gemeente eigenaar van de parking worden, zodat er een uitbater kan worden gekozen?

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

M. Aziz Albishari.- Je voudrais poser une question concernant la possibilité pour la Région de reprendre ce vide technique devenu parking. Je crois que des négociations avaient été entreprises.

Ainsi, l'ensemble de la place - qui est une voirie régionale -, le bassin d'orage et la tranche intermédiaire - le parking - seraient propriété de la Région. Vous affirmiez, en effet, qu'il fallait gérer le risque et non tabler sur le risque zéro quant aux infiltrations possibles du parking par l'eau de la nappe phréatique. Pouvez-vous nous dire si cette question est toujours d'actualité, et où en est ce projet ?

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

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Je répondrai pour ma collègue et moi-même.

Mais je voudrais d'abord replacer les choses dans leur contexte : n'oublions pas que ce bassin d'orage a été demandé - à cor et à cri - à la fois par la commune et par les riverains qui subissaient les inondations. Il y a eu évidemment d'énormes désavantages...

M. Vincent de Wolf.- Vous avez raison. Mais, si je puis vous interrompre dix secondes, il existe un bassin d'orage qui, à l'époque, a été construit par le président de l'Intercommunale sous Belliard. Plus personne ne le sait. Il y a là, à gauche, un bassin de quinze mille mètres cubes. Il a été construit et il fonctionne.

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- A Flagey, il y a le bassin d'orage et il y a le parking. Ce sont deux choses différentes. Quand M. Gosuin, en 2002, a lancé les travaux pour le bassin d'orage, puisque c'était la responsabilité et l'engagement de la Région, il y eut la première année pas mal de problèmes, relatifs au sol.

Mais je veux être claire : les travaux du bassin d'orage, qui ont duré quatre ans, ont été réalisés dans les temps. Les riverains ont certes connu des désagréments, mais c'est inévitable avec de tels

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Zou het gewest de technische ruimte die in een parking is omgevormd, niet opnieuw kunnen overnemen? Daarover zouden al besprekingen hebben plaatsgevonden.*

Op die manier zou het gewest immers de eigenaar zijn van het geheel: plein, stormbekken en parking. Volgens u is het belangrijker om de risico's inzake infiltratie van de parking door grondwater goed op te vangen, dan alle risico's weg te werken.

Is het gewest nog altijd zinnens de parking over te nemen?

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Ik antwoord in naam van collega Grouwels en van mezelf.*

We mogen niet vergeten dat zowel de gemeente als de buurtbewoners om dit stormbekken hebben gesmeekt, omdat er regelmatig overstromingen plaatsvonden. De huidige situatie is natuurlijk verre van ideaal.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Iedereen lijkt te zijn vergeten dat er destijds onder de Belliardstraat een stormbekken van 15.000 m³ is aangelegd door de voorzitter van de intercommunale. Die functioneert nog altijd.*

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Het stormbekken en de parking van Flagey zijn twee verschillende dingen. Toen de heer Gosuin in 2002 de werken voor het stormbekken van start liet gaan, deden er zich het eerste jaar heel wat problemen voor op het vlak van de bodem. Wel konden de werkzaamheden binnen de vooropgestelde termijn van vier jaar worden afgerond. Dat de buurtbewoners hinder ondervonden, is bij een werf van een dergelijke omvang en in een dichtbevolkte wijk onvermijdelijk. Om de onvermijdelijke hinder leefbaar te houden,*

travaux. Vous l'avez vu avec le Broebelaer, qui n'a pas été un chantier facile non plus. C'est ce qui arrive quand on construit dans un bâti très urbanisé.

Vu la difficulté de vivre avec un tel chantier, nous avons essayé, lors de la législature précédente, avec M. Smet et Mme Dupuis, d'informer les habitants et les commerçants, par exemple avec le point d'info sur la place. Mais ne nous y trompons pas, pour ce bassin d'orage, le délai de quatre ans était pile dans les délais prévus.
Il y a donc deux aspects à la question.

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

La Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE) est le maître d'ouvrage pour la construction du bassin d'orage. Elle suit la finalisation du chantier pour la réception définitive, depuis le transfert des services de l'AED.

Le deuxième aspect concerne l'aménagement en surface de la place, dont le maître d'ouvrage est la Direction projets et travaux d'aménagement des voiries (DPT), qui est liée au champ de compétences de Mme Grouwels, couvert auparavant par M. Smet.

La question de l'ascenseur est actuellement traitée par la DPT, qui nous a fait savoir que le remontage de l'édicule abritant l'ascenseur serait achevé en mars 2010.

Un accord est intervenu en décembre 1998 entre la Région et la commune d'Ixelles pour l'aménagement d'un vide technique et d'un accès à celui-ci. Une convention très claire est signée à ce propos, qui prévoit qu'à la demande de la commune d'Ixelles, le projet régional initial relatif à la construction du bassin d'orage du Maelbeek soit modifié, de manière à ce qu'un vide technique ainsi qu'un aménagement de l'accès à ce vide technique soit prévu dans la partie supérieure du bassin d'orage, en lieu et place d'un lestage de terre. Et ce, peu avant l'introduction des nombreuses demandes de permis liées au projet de bassin d'orage.

L'article 3 de la même convention précise que la Région de Bruxelles-Capitale s'engage, après réception définitive des ouvrages précités, à rétrocéder gratuitement à la commune, dans le respect des lois et règlements en vigueur, le droit de

hebben ikzelf, de heer Smet en mevrouw Dupuis tijdens de vorige legislatuur getracht om de buurtbewoners en de handelaars naar behoren te informeren, onder meer door voor een infopunt op het plein te zorgen.

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De BMWB is de opdrachtgever van de bouw van het stormbekken en volgt de werf tot de definitieve oplevering.

De Directie projecten en werken inzake weginrichtingen (DPW) is de opdrachtgever van de bovengrondse infrastructuur op het Flageyplein.

De DPW buigt zich over het probleem met de lift en liet ons weten dat het liftgebouwtje wordt aangepast in maart 2010.

Het Brussels Gewest en de gemeenten Elsene sloten in 1998 een akkoord over de technische ruimte. Daarin staat dat op vraag van de gemeente Elsene het oorspronkelijke ontwerp van het stormbekken van de Maalbeek wordt aangepast, zodat er plaats komt voor een technische ruimte boven het stormbekken.

Artikel 3 van dezelfde overeenkomst bepaalt dat het Brussels Gewest belooft om de bouwwerken na de definitieve oplevering gratis over te dragen aan de gemeente Elsene, met inbegrip van de technische ruimte. Het Brussels Gewest heeft dus duidelijk afgesproken om een technische ruimte in plaats van een parking te bouwen.

Er hebben vele vergaderingen plaatsgevonden over de oplevering en de eigendomsoverdracht.

De laatste vergadering dateert van 19 januari 2010. Er werd een stand van zaken gemaakt van de vordering van de werken. De BMWB heeft de vertegenwoordigers van de gemeente toen aangeraden om contact op te nemen met de notaris om het verlijden van de akte voor te bereiden.

Op 25 mei 2007 vond de voorlopige oplevering plaats. Daarna werden er een aantal opmerkingen aan de aannemer bezorgd over zaken die nog moesten worden aangepast. Op 8 juni 2009 deed de BMWB een werfbezoek voor de definitieve oplevering, die echter werd geweigerd.

propriété sur le vide technique et ses accès, et conformément au plan de mesurage qui sera établi par un géomètre-expert, désigné de commun accord par les parties. En 1998, la Région s'est donc engagée à construire un vide technique et pas un parking.

Quant à la question de la réception définitive de l'ouvrage et du transfert de propriété du vide technique, de très nombreuses réunions ont eu lieu à ce sujet, tant sous la législature précédente qu'actuellement, avec la commune d'Ixelles, le cabinet en charge des travaux publics, le cabinet du ministre-président et mes collaborateurs.

La dernière réunion, qui s'est tenue le 19 janvier 2010 avec les représentants de la commune et la SBGE, a permis de faire le point sur l'état d'avancement des opérations précédant cette réception définitive. La SBGE a alors suggéré aux représentants de la commune, parallèlement, de prendre contact dès à présent avec leur notaire pour préparer la passation des actes, prévue dans la convention. Ainsi, dès que la réception définitive sera prête, les actes notariés pour la passation des actes seront également prêts.

La procédure de réception définitive a commencé le 25 mai 2007, avec accord sur la réception provisoire. Ensuite, il a fallu passer à la période où il fallait que l'entrepreneur lève les remarques formulées à cette occasion. Le 8 juin 2009, la SBGE a procédé à une visite de chantier pour la réception définitive, à l'issue de laquelle ladite réception a été refusée.

La réception a été refusée pour plusieurs motifs :

- infiltrations d'eau par les murs extérieurs ;
- remarques concernant les finitions ;
- remarques concernant la partie électrique ;
- remarques de la commune d'Ixelles concernant le réseau d'égouttage ;
- documents techniques manquants ou incomplets.

Cette situation n'est pas particulière à ce bassin d'orage. Il n'est pas rare que de telles remarques soient formulées entre la réception provisoire et la réception définitive.

Après les congés du bâtiment de l'été 2009, l'entrepreneur a entamé les travaux pour répondre aux remarques, dont les principales étaient liées à

De oplevering werd om verschillende redenen geweigerd:

- waterinfiltratie in de buitenmuren;
- opmerkingen op de afwerking;
- opmerkingen over de electriciteit;
- opmerkingen vanwege de gemeene Elsene over het rioolnet;
- ontbrekende of onvolledige tecnische documenten.

Dergelijke opmerkingen komen bij werven wel vaker voor in het stadium tussen de voorlopige en de definitieve oplevering.

De aannemer heeft na het zomers bouwverlof van 2009 de werkzaamheden aangevat om aan de opmerkingen tegemoet te komen. Om de buitenmuren vochtvrij te maken, heeft hij een isolerend product ingespoten. Omdat men moet wachten tot dat product opdroogt en al het vocht heeft geabsorbeerd, neemt deze procedure enige tijd in beslag.

De aannemer heeft met alle opmerkingen rekening gehouden. De inspectie van de werf met oog op de definitieve oplevering vond plaats op 1 februari 2010. Men stelde toen vast dat er nog een aantal inspuitingen moesten gebeuren. Op 26 februari heeft de aannemer dat gedaan. Op 16 maart zal de werf opnieuw worden geïnspecteerd, deze keer in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de gemeente. Als alles in orde is, zal de definitieve oplevering worden aanvaard. Hopelijk zal de parking dan aan de gemeente kunnen worden overgedragen.

Tijdens de werkzaamheden werden de buurtbewoners op de hoogte gehouden via informatievergaderingen. Inzake de herbestemming van de technische ruimte tot parking bepaalt de overeenkomst uit 1998 duidelijk dat werkzaamheden om de technische ruimte een andere functie te geven uitsluitend onder de administratieve verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. Ook in het geval dat het project tot herbestemming niet wordt voltooid, blijft de gemeente financieel verantwoordelijk voor de aanleg van de technische ruimte en zijn toegang. Omdat er in de overeenkomst geen enkele specifieke bepaling staat over de herbestemming tot parking, kan het gewest niet verantwoordelijk worden gesteld.

l'étanchéité des murs extérieurs. Il a pratiqué des injections, qui consistent à percer les murs quasiment à l'aveugle sur la base des seuls constats de présence d'humidité pour y injecter un produit isolant, attendre qu'il sèche et s'assurer ensuite de la résorption complète de l'humidité. Ce procédé nécessite donc du temps.

L'entrepreneur a répondu à toutes les remarques. Une nouvelle inspection du chantier en vue de la réception définitive a été organisée le 1er février 2010. Il en est ressorti que quelques injections devaient encore être traitées, ce qui fut chose faite le 26 février. Une visite du chantier en présence de la commune d'Ixelles est prévue le 16 mars. Si cette visite est concluante, la réception définitive sera accordée. J'espère que nous pourrons alors procéder à la passation vers la commune.
La gestion de ce chantier s'est caractérisée par une bonne information des riverains, avec de nombreuses réunions d'information et de participation. Quant à la conversion du vide technique en parking, la convention de 1998 stipulait clairement que toute procédure ultérieure de réaménagement et de conversion du vide technique en vue d'une autre affectation se déroule sous la responsabilité administrative exclusive de la commune. Dans ce cas, la commune reste tenue financièrement de l'aménagement du vide technique et de son accès, nonobstant l'abandon du projet de réaffectation à n'importe quel stade.

À la vue de ces différents éléments, vous constaterez qu'aucune disposition particulière n'est prévue concernant la réalisation ou non des travaux d'aménagement du vide technique en parking. Dès lors, la responsabilité contractuelle de la Région n'est pas engagée.

Par ailleurs, je souhaite relativiser le risque d'inondation du vide technique, soulevé à plusieurs reprises.

Ce cas de figure est lié au fait d'une part, que cet espace souterrain est situé au point le plus bas d'une zone configurée en vallées et que, d'autre part, la majorité des rues du quartier étant en pente, en cas de pluies intenses, elles encouragent un phénomène d'entonnoir.

A titre d'exemple, l'étude hydraulique sur laquelle se base la commune d'Ixelles pour illustrer ce cas de figure considère qu'une situation extrême

Het risico op overstromingen moet worden gerelativeerd.

Deze ondergrondse ruimte ligt namelijk in het diepste punt van een vallei en bovendien liggen de omliggende straten op een helling, zodat het regenwater naar beneden stroomt. De waterbouwkundige studie waar de gemeente Elsene zich op baseert, beschouwt 29 mm regen op een half uur tijd als een extreme situatie. Bij de laatste grote storm, op 7 oktober 2009, viel er op het Flageyplein echter 90 mm. Na tien minuten was het stormbekken al voor 96% gevuld. De toekomstige parking is niet overstroomd, in tegenstelling tot andere ondergrondse parkings in het gewest. Het stormbekken heeft dus gewerkt. Overigens biedt geen enkel stormbekken een absolute bescherming.

correspond à des pluies d'une intensité de 29 mm en une demie heure.

Le 7 octobre 2009, dernier évènement pluvieux majeur, les précipitations s'élevaient à 90 mm par heure à hauteur de la place Flagey. Celles-ci ont inondé en dix minutes le bassin d'orage et l'ont rempli à 96% de sa capacité. Nous pouvons nous réjouir de sa fonctionnalité, car le vide technique n'a été à aucun moment atteint par les eaux, alors que les pluies étaient particulièrement abondantes.

Ce ne fut pas le cas des autres parkings souterrains à Bruxelles, au centre-ville ou à Tour & Taxis. Le bassin d'orage de la place Flagey a donc rempli sa fonction. J'attire votre attention sur le fait qu'aucun bassin d'orage, Maelbeek, Flagey ou autre, n'offre de protection absolue.

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

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

M. Vincent De Wolf.- Je remercie la ministre pour ses réponses. Avait-elle l'ambition de nous démontrer que l'évolution du dossier Flagey était normale? Elle souligne la fonctionnalité satisfaisante du bassin d'orage et du vide technique. Il convient aussi d'évoquer le moment lors duquel la place Flagey a été rendue à l'usage des riverains et des habitants, et au marché, bien que ceci n'ait pas été réalisé dans le respect du délai prévu.

Mes questions portaient précisément sur les responsabilités. Qu'en est-il des informations relatives aux ascenseurs, à leur poids ? Sont-elles correctes ? Je dispose seulement des éléments parus dans la presse.
Ne s'agit-il pas d'un problème de prévisibilité ? L'absence des aménagements requis pour le placement des ascenseurs relève de la responsabilité d'un intervenant, architecte, ingénieur, ou autre.

Le parlement a le droit de savoir si cette responsabilité existe, et dans quelle mesure les mécanismes ont été ou seront actionnés pour l'impliquer. A moins qu'il ne s'agisse d'un problème d'imprévisibilité relevant du cahier des charges de la Région au départ.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- U beweert dat het stormbekken goed werkt. Het dossier-Flagey verloopt echter toch niet zoals het hoort. Het plein zelf werd trouwens ook veel later dan gepland opengesteld.*

Ik vroeg naar de verantwoordelijkheden. Klopt de informatie over het gewicht van de liften? Dit probleem kon voorspeld worden. Iemand had er moeten voor zorgen dat de ruimte aangepast werd zodat de lift geïnstalleerd kon worden.

Is er iemand aansprakelijk en bestaan er mechanismen om deze persoon ter verantwoording te roepen? Of werden deze problemen niet voorzien in het oorspronkelijke bestek van het gewest?

Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.- Ces éléments relèvent des compétences de Mme Grouwels, mais ne se trouvent pas dans la partie de

Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister *(in het Frans).- Ik stel voor dat mevrouw Grouwels daar nu of via een schriftelijke vraag op antwoordt.*

réponse que celle-ci m'avait fournie. Comme Mme Grouwels est là, soit elle vous répond maintenant, soit elle répondra à une question écrite.

(Rumeurs)

M. Vincent De Wolf.- J'ai déposé mon interpellation il y a quelque temps déjà, Mme Grouwels. J'ai l'habitude de poser le problème et de terminer par des questions. J'ai donc demandé si la responsabilité contractuelle de certains intervenants de la non-réalisation des travaux des ascenseurs des structures est engagée par la Région ? Si oui, avec quels résultats ?

Je vois que vous n'avez pas de réponse. Je trouve qu'il est un peu dommage que le gouvernement ne soit pas capable de préparer ses dossiers pour donner une réponse complète. Si vous souhaitez le faire par écrit, je vous lirai avec attention. Mais je reste aujourd'hui sur ma faim.

Mme la présidente.- Mme Grouwels donnera ses réponses par écrit.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

ET À M. BENOÎT CEREXHE, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI, DE L'ÉCONOMIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,

concernant "les tests comportementaux lors des procédures d'embauche du personnel de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. EMIN ÖZKARA,

concernant "les campagnes de recrutement à la STIB".

(Rumoer)

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Mijn vraag is of het gewest stappen ondernomen heeft om bepaalde partijen contractueel aansprakelijk voor het feit dat de aanpassingswerken voor het plaatsen van de lift niet gebeurd zijn.*

Blijkbaar hebt u nu geen antwoord. U zult mij dus schriftelijk moeten antwoorden. Ik betreur dat de regering geen volledig antwoord kan geven.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels zal schriftelijk antwoorden.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

EN TOT DE HEER BENOÎT CEREXHE, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, BUITENLANDSE HANDEL EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK,

betreffende "de gedragstests bij de aanwervingsprocedures van het MIVB-personeel".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA,

betreffende "de rekruteringscampagnes van de MIVB".

Mme la présidente.- La ministre Mme Brigitte Grouwels répondra aux interpellations.

La parole est à M. Ikazban.

M. Jamal Ikazban.- Mme la ministre, notre Région connaît un taux de chômage assez important. En 2008, il se situait entre 14% et 18%. En outre, un tiers des jeunes adultes bruxellois présents sur le marché du travail est au chômage.

La STIB est l'un des plus grands employeurs de la Région, avec ses 6.500 collaborateurs. La diversité des emplois y est énorme. On n'y compte pas moins de 268 fonctions différentes. Quand on pense à la STIB, on pense aux conducteurs de tram, bus et métro. Or il y a près de 4.000 travailleurs qui font autre chose que de la conduite. Sur les 6.498 collaborateurs - dont 52% de Bruxellois, 32% de Flamands et 16% de Wallons - , on dénombre 532 cadres, 1.212 employés et 4.754 ouvriers, dont 2.663 ouvriers de conduite.

La STIB est actuellement confrontée à un changement de génération. Si la moyenne d'âge au sein de l'entreprise était de 42,5 ans en 2007, elle sera de 44,6 ans en 2010. La génération des 45-60 ans va partir à la retraite. D'ici quelques années, 20% des cadres seront pensionnés et, en 2012, 10% de l'ensemble des collaborateurs. Le grand enjeu de la STIB est donc d'assurer sa pérennité.

Depuis quelque temps, la STIB recherche des chauffeurs, ingénieurs, techniciens, collaborateurs administratifs, commerciaux, dispatcheurs. En 2009, elle a embauché 670 personnes. Pour l'année 2010, 300 emplois seront à pourvoir. J'apprends également que, désormais, la STIB va collaborer avec Bruxelles Formation et la VDAB afin d'attirer davantage de demandeurs d'emplois.

Il n'en demeure pas moins que je reste interpellé par le nombre important de candidats échouant aux tests comportementaux organisés par la STIB. J'ai eu l'occasion de poser une question similaire au sujet de l'examen des chauffeurs de taxi. Il s'agit en effet du même test. Cette procédure a certes son importance, mais semble être un frein à l'embauche de nombreux jeunes Bruxellois.

En quoi consistent précisément ces tests ? Pouvez-vous nous en communiquer un exemplaire ? Existe-t-il un canevas de référence ?

Mevrouw de voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de interpellaties beantwoorden.

De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Het Brussels gewest kampt met een hoge werkloosheidsgraad. In 2008 schommelde die tussen 14 en 18%. Bovendien is een derde van de Brusselse jongeren zonder werk.*

De MIVB is met zijn personeelsbestand van 6.500 werknemers een van de grootste werkgevers van het gewest. Men kan er 268 verschillende functies uitoefenen. Het personeelsbestand bestaat voor 52% uit Brusselaars, voor 32% uit Vlamingen en voor 16% uit Walen. De 6.498 jobs zijn opgedeeld in 532 kaderfuncties, 1.212 stafmedewerkers en 4.754 arbeiders (waarvan 2.663 chauffeurs).

De MIVB kampt momenteel met een generatiewissel. Terwijl de gemiddelde leeftijd in 2007 42,5 jaar bedroeg, zal dat in 2010 44,6 jaar zijn. Binnen enkel jaren zal 20% van het kaderpersoneel met pensioen gaan. In 2012 zal al 10% van het volledige personeel met pensioen gaan. De MIVB staat dus voor de uitdaging om de overgang naar nieuwe personeel goed te laten verlopen.

De MIVB is al een tijdje op zoek naar nieuwe werknemers. In 2009 heeft de instelling 670 nieuwe personen in dienst genomen. In 2010 zullen er 300 functies vacant zijn. Naar verluidt zal de MIVB samenwerken met Bruxelles Formation en met de VDAB om meer werkzoekenden aan te trekken.

Een groot aantal kandidaten slaagt niet voor de gedragstest. Kandidaat-taxichauffeurs moeten trouwens dezelfde test afleggen. Ik ontken het belang van een dergelijke test niet, maar wil toch opmerken dat vele Brusselse jongeren daardoor geen job vinden.

Waaruit bestaat de test juist? Kunt u ons een voorbeeldexemplaar bezorgen? Verloopt de test volgens een welbepaald schema? Hoe zijn de examinatoren opgeleid? Wat is het slaagpercentage? Welk profiel hebben de kandidaten die niet voor de test slagen? Waarom slagen ze niet?

Quelle est la formation des examinateurs ? Quel est le pourcentage de réussite des tests comportementaux ? Quels sont les profils des candidats qui échouent à ces tests ? Quelles sont les raisons de ces échecs ?

La mise en place de cette procédure de test apporte-t-elle effectivement une plus-value qualitative ? Avez-vous constaté une diminution des comportements non professionnels dans le chef des travailleurs ?

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

M. Emin Özkara.- Le 19 février 2009, la STIB a organisé des compagnes de recrutement "Job Days" à Charleroi et à Nivelles pour recruter des chauffeurs, techniciens, commerciaux et ingénieurs afin d'étoffer sa réserve de recrutement et ainsi répondre à la constante croissance du nombre de navetteurs. Cette année, la STIB prévoit à nouveau d'organiser des campagnes de recrutement en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Comme vous le savez, la Région de Bruxelles-Capitale compte un taux de chômage important qui s'élève à environ 20% et à plus de 30% chez les jeunes. De ce fait, il est du devoir de l'entreprise des transports publics bruxellois d'être un acteur essentiel dans la lutte contre le chômage.

Or, bien que la STIB soit le premier employeur à Bruxelles, les Bruxellois sont sous-représentés. Seulement 55 % des salariés habitent la Région bruxelloise alors que près de 100% des salariés des TEC et De Lijn habitent en Wallonie ou en Flandre, selon l'entreprise.

Par ailleurs, 300 emplois seront à pourvoir en 2010 au sein de la Société des transports publics bruxellois et il y aura quelques 400 départs à la retraite dans les cinq prochaines années.

Les campagnes de recrutement représenteront-elles une opportunité subsidiaire de faire fléchir les chiffres du chômage en Région bruxelloise ?

Pourquoi la STIB organise-t-elle des campagnes de recrutement en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, étant donné la grande réserve de main-d'œuvre bruxelloise ?

Zorgt deze gedragstest echt voor een meerwaarde? Getuigt het personeel sinds de invoering van de test van een correctere professionele houding?

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

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Op 19 februari 2009 was de MIVB aanwezig op de 'Job Days' van Charleroi en van Nijvel om zijn wervingsreserve aan te vullen. Ook dit jaar plant de MIVB wervingscampagnes buiten de gewestgrenzen.*

Gezien de hoge werkloosheidsgraad bij de Brusselse jongeren dient de MIVB als openbare vervoersmaatschappij bij te dragen tot de strijd tegen de werkloosheid.

De MIVB is de grootste werkgever in Brussel, maar de Brusselaars zijn er ondervertegenwoordigd. Slechts 55% van de werknemers woont in het gewest, terwijl bijna 100% van de werknemers van de TEC en De Lijn in respectievelijk Wallonië of Vlaanderen wonen.

In 2010 komen er 300 banen bij en de komende vijf jaar gaan 400 mensen met pensioen.

Kunnen de rekruteringscampagnes in dit verband niet dienen om de werkloosheidscijfers in het Brussels Gewest te doen dalen?

Waarom organiseert de MIVB rekruteringscampagnes buiten het gewest terwijl er hier een grote arbeidsreserve is?

Wat houdt de aanwerving van Brusselaars tegen en hoe zult u dat oplossen?

Welke specifieke maatregelen plant u om tijdens de volgende rekruteringscampagnes meer Brusselse werkzoekenden aan te nemen?

Plant u gerichte opleidingen die aansluiten bij de

Quels sont les freins à l'engagement des Bruxellois ? Des solutions ont-elles été envisagées ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Quelles mesures spécifiques seront prises en vue des prochaines campagnes de recrutement, afin de favoriser l'engagement des chômeurs bruxellois ?

Enfin, des formations ciblées, correspondant aux emplois proposés par la STIB, sont-elles prévues ?

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- La STIB représente un des pôles d'emploi les plus importants de la Région et un pôle d'emploi public. Nous savons tous que le transport en commun est une économie d'avenir, non délocalisable, et dès lors un pan d'activité sur lequel il convient de travailler ardemment.

En effet, la STIB n'est certainement pas l'un des employeurs les plus mal classés en ce qui concerne le taux de Bruxellois employés dans ses services.

Par contre, on sait que la STIB est confrontée à une série de problèmes. Une série de métiers, soit peu ou pas qualifiés, soit qualifiés mais n'offrant que des salaires peu élevés, sont également disponibles à la STIB. Par ailleurs, un certain nombre de travailleurs de la STIB déménagent et quittent Bruxelles car ils ne sont plus en mesure de payer les loyers demandés dans la capitale.

Enfin, il y a sans doute aussi des problèmes de recrutement. À cet égard, la suggestion de notre collègue, M. Jamal Ikazban, de porter à notre connaissance le contenu des tests est sans doute intéressante. Cependant, nous restons bien conscients de ce que la STIB est une société de transport de personnes et, qu'à ce titre, on ne voudrait pas qu'un chauffeur de bus véhiculant 150 personnes ne réponde pas à des critères suffisamment stricts, car il en va simplement de la sécurité.

En effet, on souligne souvent la difficulté de trouver des candidats répondant aux conditions d'embauche. Si on a du mal à engager du personnel, peut-être faudrait-il étudier quelles sont les (pré)formations qui, ciblées sur le public bruxellois,

banen die de MIVB aanbiedt?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De MIVB is een erg belangrijke werkgever. Het openbaar vervoer is een sector van de toekomst, die niet gedelocaliseerd kan worden.*

Bij de MIVB werken nog behoorlijk veel Brusselaars.

De MIVB kampt echter met verschillende problemen. Er zijn nog een aantal vacatures voor laaggeschoolde functies of voor geschoolde, maar slecht betaalde functies. Overigens trekken werknemers van de MIVB vaak weg uit Brussel omdat de huurprijzen hier niet meer betaalbaar zijn. Het voorstel van de heer Ikazban om de inhoud van de tests bekend te maken is interessant. Toch wil ik erop wijzen dat een buschauffeur die 150 mensen vervoert een grote verantwoordelijkheid heeft. Het is normaal dat zulke werknemers aan strikte eisen moeten beantwoorden.

Het is vaak moeilijk om kandidaten te vinden die aan de aanwervingsvoorwaarden beantwoorden. Misschien moet u nagaan welke opleidingen Brusselse kandidaten zouden kunnen volgen om bij de MIVB aan de slag te kunnen. U kunt daarvoor samenwerken met minister Cerexhe.

Hoe zit het met het personeelsverloop bij chauffeurs, monteurs en dergelijke? Ik hoor zeggen dat werknemers van de MIVB steeds minder lang voor het bedrijf werken. Misschien heeft dat te maken met de arbeidsomstandigheden.

Op langere termijn moeten we erover nadenken hoe Brusselse overheden die Brusselaars aanwerven

pourraient combler les carences et lacunes des candidats à un emploi à la STIB domiciliés en Région bruxelloise. Cette étude pourrait être faite en collaboration avec votre collègue, le ministre de l'Emploi, M. Benoît Cerexhe.

Quel est le "turn over" dans certaines fonctions comme celle de conducteur ou de mécanicien ? J'ignore si vous disposez des informations relatives à cette question, ou si vous seriez prête à nous les communiquer par la suite. En effet, j'entends dire à gauche et à droite que les travailleurs restent de moins en moins longtemps dans ces fonctions. Sans doute, au-delà de la question du recrutement, touche-t-on là à la qualité des conditions de travail. Il y a peut-être un travail à accomplir en la matière.

À plus long terme, mais cela dépasse certainement le champ de vos compétences, il faudrait mener une réflexion pour que les autorités publiques bruxelloises, quand elles engagent des Bruxellois, réfléchissent aux moyens à mettre en oeuvre pour leur permettre de continuer à habiter à Bruxelles. Ce serait tout bénéfice pour notre Région, ne fût-ce qu'en termes de mobilité.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il serait intéressant de voir ce qui se passe avec le turn over du personnel de la STIB, surtout en ce qui concerne les chauffeurs et les mécaniciens. Je n'ai pas de chiffres ici. Mais si vous posez la question, j'essaierai de vous répondre.

Mme Céline Delforge.- Même par écrit. Peut-être, d'ailleurs, que ce que j'entends n'est pas du tout fondé, que le "turn over" n'est pas en évolution.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous poserons la question, et puis nous transmettrons la réponse par écrit.

Je vais donner une série de réponses aux interpellations de MM. Ikazban et Özkara, et j'y intégrerai les éléments de réponse fournis par M. Cerexhe.

La STIB est un des plus grand employeur de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle a recruté, en 2009, 620 personnes, dont 63,9% de Bruxellois. Plus de 70% des ouvriers recrutés en 2009 sont des

ervoor kunnen zorgen dat ze ook in Brussel blijven wonen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik heb nu geen cijfers over het personeelsverloop bij de MIVB, maar ik zal proberen om ze u te bezorgen.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Eventueel schriftelijk.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal de vraag stellen en u een schriftelijk antwoord bezorgen.*

Op de vragen van de heren Ikazban en Özkara kan ik het volgende antwoorden.

De MIVB is een van de belangrijkste werkgever in het Brussels Gewest. In 2009 werden er 620 personeelsleden aangeworven, waarvan 63,9% Brusselaars. Meer dan 70% van de in 2009 aangeworven arbeiders zijn Brusselaars.

Bruxellois.

Pour les embauches dans ces différentes catégories, la répartition est la suivante :

- personnel de direction : 50% de Bruxellois ;
- cadres : 33,3% de Bruxellois ;
- employés : 49,4% de Bruxellois ;
- ouvriers : 76,9% de Bruxellois ;
- conducteurs : 63,8% de Bruxellois.

Cependant, les candidatures obtenues en 2009 au sein de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont pas suffi à combler l'ensemble des besoins de la STIB en chauffeurs et techniciens. C'est la raison pour laquelle, en accord avec le partenaire Actiris, un Job Day a été organisé en dehors de Bruxelles, ciblant ces deux profils spécifiques.

Beaucoup de Bruxellois sans emploi sont très peu scolarisés et la STIB ne dispose que de peu de fonctions susceptibles de convenir à ce groupe cible. Le marché bruxellois dispose par ailleurs de trop peu de techniciens qualifiés, et de moins en moins de jeunes embrassent une carrière technique. De plus, le manque de maîtrise de la deuxième langue nationale reste un obstacle pour les fonctions où un contact avec le public est requis.

Pour pallier ce manque de main-d'œuvre, la STIB travaille en coopération avec différentes écoles, mais aussi avec Bruxelles Formation, le VDAB et Actiris. Des formations spécifiques sont organisées au sein de la STIB. Celles-ci sont prioritairement destinées au développement technologique des collaborateurs engagés. Néanmoins, la STIB a fait beaucoup d'efforts en 2009 pour offrir des formations professionnelles de base à des demandeurs d'emploi.

À titre d'exemple, 80 agents d'accompagnement ont été engagés sur la base d'un contrat première expérience professionnelle en 2009. Tous les candidats ont été sélectionnés et sont suivis par les services d'Actiris. Plus de la moitié ont obtenu un contrat à durée indéterminée en tant que chauffeur à l'issue de leur formation.

Dans le cadre du projet pilote mené en partenariat avec la commune de Molenbeek, onze personnes ont obtenu un contrat d'un an assorti d'une formation technique. Au terme de cette formation, cinq personnes ont définitivement été engagées par

Het percentage Brusselaars is verdeeld als volgt:

- directiepersoneel: 50%
- leidinggevend personeel: 33,3%
- bedienden: 49,4%
- arbeiders: 76,9%
- chauffeurs: 63,8%

De kandidaturen die in 2009 werden ingediend volstonden niet om alle benodigde chauffeurs en technici aan te werven. Daarom werd er met het akkoord van Actiris een Job Day buiten Brussel georganiseerd voor die twee specifieke profielen.

Veel werkloze Brusselaars zijn laaggeschoold en de MIVB heeft slechts een aantal functies waarvoor laaggeschoolden in aanmerking komen. Er is te weinig geschoold technisch personeel op de Brusselse arbeidsmarkt te vinden en steeds minder jongeren volgen technische studies. Ook de gebrekkige kennis van de tweede landstaal blijft een probleem voor functies waarvoor men in contact staat met het publiek.

Om het probleem te bestrijden, werkt de MIVB samen met verschillende scholen, Bruxelles Formation, de VDAB en Actiris. De MIVB organiseert bovendien specifieke opleidingen voor werklozen.

In 2009 werden er tachtig begeleiders aangeworven met een startbaanovereenkomst. Alle kandidaten werden geselecteerd en begeleid door Actiris. Meer dan de helft kreeg na afloop van de opleiding een contract van onbepaalde duur als chauffeur.

Dankzij het proefproject in Molenbeek verkregen elf mensen een arbeidscontract voor een jaar en een technische opleiding. Na afloop van de opleiding werden vijf personen aangeworven.

De samenwerkingsakkoorden met de VDAB en Bruxelles Formation leveren ook resultaten op. Begin maart gingen twaalf mensen bij de MIVB aan de slag als assistent-chauffeur. Gedurende zes maanden krijgen ze een intensieve opleiding tot chauffeur.

In 2010 worden er meerdere Job Days georganiseerd in Brussel. Het is niet de bedoeling om er dit jaar buiten Brussel te organiseren. Als er kandidaten met gelijkwaardige vaardigheden zijn,

la STIB.

Les accords de coopération conclus avec le VDAB et Bruxelles Formation vont également dans ce sens. Début mars, douze personnes ont rejoint la STIB en tant qu'assistants-chauffeurs pour une période de six mois. Au cours de cette période, ils bénéficieront d'un module de formation intensif, en vue d'un engagement en tant que chauffeur.

Plusieurs Job Days sont prévus à Bruxelles en 2010. Il n'est pas prévu d'en organiser en dehors de Bruxelles cette année. Comme c'est toujours le cas, à compétences égales, priorité sera offerte aux candidats bruxellois.

Sur du plus long terme, un accord-cadre entre Actiris et la STIB a été signé pour la période 2010-2012. Cet accord confirme et maintient une collaboration étroite et intense menée depuis plusieurs années entre ces deux parties. L'accord-cadre stipule entre autres que toute action qui a pour but d'atteindre le plus grand nombre possible de chercheurs d'emploi bruxellois sera prise en charge par Actiris en concertation directe et régulière avec la STIB.

La STIB pour sa part se porte garante de respecter notamment les engagements suivants :
- remettre régulièrement une liste exhaustive des emplois vacants ;
- communiquer, à la demande d'Actiris, le nombre et les noms des Bruxellois engagés ;
- proposer des places de stage au sein de la STIB aux étudiants de dernière année des centres de formation en Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne les critères de sélection des candidats, les tests d'aptitude auxquels ils sont soumis sont élaborés de manière à évaluer les compétences nécessaires à la fonction à pourvoir. Les candidats conducteurs de bus, de tram et de métro sont soumis à un test psychotechnique et à un test de personnalité.

De plus, au cours de l'entretien d'embauche, le recruteur évalue si le profil du candidat correspond à certaines compétences particulières liées à la fonction de chauffeur, à savoir la stabilité émotionnelle, la responsabilité, l'autonomie, la discipline, la flexibilité, l'orientation client et la résistance au stress.

wordt er voorrang gegeven aan Brusselaars.

Actiris en de MIVB hebben een raamakkoord getekend voor de periode 2010-2012. Daarin staat onder meer dat voor alle maatregelen die bedoeld zijn om zoveel mogelijk Brusselse werkzoekenden te bereiken, een beroep wordt gedaan op Actiris.

De MIVB belooft om Actiris regelmatig een volledige lijst vacatures te bezorgen, informatie te verstrekken over het aantal aangeworven Brusselaars en hun identiteit en stageplaatsen aan te bieden aan laatstejaarsstudenten.

De persoonlijkheidstests zijn bedoeld om de vaardigheden van de kandidaten in te schatten.

Tijdens het aanwervingsgesprek worden een aantal vaardigheden getest, zoals emotionele stabiliteit, zin voor verantwoordelijkheid, zelfstandigheid, discipline, flexibiliteit, klantgerichtheid en stressgevoeligheid.

De personen die de sollicitanten evalueren, hebben een opleiding als psycholoog gekregen of hebben een universitair diploma en minstens vijf jaar ervaring met selectie en aanwerving.

In 2009 slaagde 64% van de kandidaten voor de psychotechnische tests. Daarvan slaagde vervolgens 30% voor de persoonlijkheidstest en het sollicitatiegesprek. Van de kandidaten die niet voor de tests slaagden, kan men geen profiel opmaken. De redenen voor hun falen zijn immers erg divers en hangen onder meer van hun persoonlijkheid af.

We kunnen u geen voorbeelden geven, omdat de inhoud van de test niet op voorhand bekend mag zijn. Waarom zou u niet zelf aan de test deelnemen, om erover te kunnen oordelen?

(Gelach)

De kandidaten die slagen voor de gedragstest, volgen daarna een praktische opleiding om metro-, tram- of buschauffeur te worden. De grootste meerwaarde van de gedragstest is dat hij een efficiënte preselectie betekent: in 2009 slaagde 93,5% van de gepreselecteerde kandidaten voor de praktische opleiding.

Les personnes qui s'occupent du recrutement à la STIB disposent d'une formation en psychologie et/ou d'un diplôme universitaire avec au moins cinq ans d'expérience en sélection et recrutement.

En 2009, 64% des candidats appelés aux tests psychotechniques ont satisfait aux épreuves. 30% de ceux-ci ont passé avec succès le test de personnalité et l'interview.

II n'y a pas de profil type pour les candidats réussissant ou ne réussissant pas les épreuves. Je ne crois pas qu'il soit judicieux d'entrer dans les détails, d'autant plus que les raisons des échecs sont très diverses et dépendent, entre autres, de la personnalité des candidats.

Nous ne pouvons pas accéder à votre demande d'obtenir un exemplaire du type de test d'embauche, sous peine de dévoiler le contenu du test à l'avance. Rien ne vous empêche, par contre, de passer le test pour juger par vous-même de son contenu.
(Rires)

Les candidats recrutés ont suivi une formation pratique à la conduite spécifique au métro, tram ou autobus. La plus-value de la procédure de sélection initiale peut être déduite du pourcentage de nouveaux collaborateurs qui ont achevé leur écolage avec succès. En 2009, la STIB peut se réjouir d'un taux de réussite de 93,5%, un chiffre incontestablement positif.

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

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

M. Jamal Ikazban.- J'ai entendu à la fin de votre longue réponse certains éléments qui me semblent quelque peu surréalistes. Tout d'abord, quand un parlementaire demande des informations, il me semble qu'il est en droit de les obtenir. Vous pouvez répondre que vous ne pouvez pas les fournir et nous donner toutes les justifications que vous voulez, mais quasi nous accuser de vouloir dévoiler des informations, c'est un peu limite ! C'est une accusation à peine déguisée sur laquelle je ne m'attarderai pas.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Als een parlementslid u informatie vraagt, mag u niet zomaar weigeren om die te geven. Ik vind het ongehoord dat u me er bijna van beschuldigt dat ik de inhoud van de tests openbaar zou maken.*

Mme la présidente.- Il ne s'agit pas d'accusation !

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft u niet beschuldigd.

M. Jamal Ikazban.- J'ai bien entendu et enregistré ce qu'a dit la ministre. Puisque vous ne voulez pas nous transmettre un exemplaire de ces tests...

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Ik heb het antwoord goed gehoord. U weigert om me een exemplaar van de tests te bezorgen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce n'est pas parce que je ne veux pas, mais parce que je ne peux pas transmettre ces tests.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is niet zozeer dat ik dat niet wil doen. Ik mag het gewoon niet.*

M. Jamal Ikazban.- Puisque vous avez des craintes en la matière, je propose que la commission auditionne les personnes faisant passer ces tests et examens. De cette manière, les membres de cette commission pourront poser les questions qu'ils souhaitent aux spécialistes qui analysent le comportement de ces personnes.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Ik stel voor dat we een hoorzitting organiseren om de personeelsleden die de tests afnemen, te horen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En tant que parlementaire, vous jouez avec un sujet très délicat !

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- U speelt met vuur.*

M. Jamal Ikazban.- Je ne joue pas !

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Helemaal niet.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous disposons à la STIB d'un personnel extrêmement fiable et vous semblez mettre en doute les examens de recrutement. Ce n'est pas la première fois. C'est déjà la seconde fois que vous m'interrogez sur ce thème.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het personeel van de MIVB is betrouwbaar. Het is niet de eerste maal dat u de aanwervingsexamens in vraag stelt.*

M. Jamal Ikazban.- Je ne mets rien en doute ! Pour l'instant, je me contente de poser des questions et c'est mon droit en tant que parlementaire ! Vous êtes là pour nous répondre, point à la ligne !

Pour le reste, je tirerai des conclusions a posteriori. Pour le moment, je n'accuse personne. Ne faites pas le raccourci que certains font. Je comprends parfaitement que, pour certaines fonctions à la STIB, on ait besoin de savoir précisément qui on engage et de ne pas recruter n'importe qui, surtout vu les responsabilités endossées lorsqu'on est chauffeur.

Cependant, je suis en droit de m'interroger sur les tests comportementaux. Vous avez d'ailleurs donné des chiffres quelque peu bizarres. Vous avez cité tout à l'heure le chiffre de 64% de réussite pour un examen, et ce résultat est descendu à 30% pour les tests psychologiques. Or, il faut donc réussir les deux examens pour être embauché. Il n'y a donc

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Dat doe ik niet. Ik heb het recht om vragen te stellen en u moet me antwoorden.*

Ik beschuldig helemaal niemand. Het is begrijpelijk dat personeelsleden moeten worden getest. Chauffeurs hebben een grote verantwoordelijkheid.

Toch heb ik het recht om vragen te stellen over de gedragstests. Overigens kloppen uw cijfers niet. U vermeldt een slaagpercentage van 64%. Voor de psychologische tests bedraagt dat slechts 30%. Men moet wel voor beide tests slagen. Het reële slaagpercentage is dus maar 30%.

Wat is het profiel van de kandidaten die niet voor de tests slagen?

Een tijdje geleden stelde ik een gelijkaardige vraag in het kader van de selectieprocedure voor taxichauffeurs. Dat u geen typeprofiel wilt geven voor de kandidaten die zakken voor de test, roept

pas 64% de personnes qui réussissent les deux examens mais seulement 30%.

Je voudrais seulement obtenir un profil des personnes qui échouent lors de ces examens et tests.

J'ai posé la même question dans le cadre des examens de taximan. Quel est le profil des candidats ? Votre réticence manifeste me pousse à m'interroger. Malgré votre réponse que je juge choquante, je respecte votre refus de transmettre le questionnaire. Mais alors, auditionnons des spécialistes pour répondre à nos questions. Je suis en droit de m'interroger sur le taux d'échec important et de chercher à en comprendre les causes.

De plus, les candidats qui échouent ont la possibilité de représenter l'examen après six mois, avec très souvent la réussite à la clé. Pourquoi ? Je répète que je suis en droit de poser des questions, d'obtenir des réponses et d'en tirer ensuite des conclusions.

vragen bij me op. Moeten we een hoorzitting organiseren met specialisten om een antwoord te krijgen op onze rechtmatige vragen?
Kandidaten die zakken voor de test en deze na zes maanden opnieuw afleggen, slagen meestal wel. Hoe komt dat?

Ik heb het recht om vragen te stellen en er een antwoord op te krijgen!

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les parlementaires ont toujours le droit de poser des questions. Que voulez-vous savoir exactement ? L'âge des candidats qui réussissent et qui échouent, leur sexe ? Les raisons des échecs sont très diverses.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Natuurlijk heeft een parlementslid altijd het recht om vragen te stellen. Maar wat wilt u precies weten? De leeftijd van de kandidaten? Hun geslacht?*

Mme la présidente.- Si vous avez des questions précises, je vous invite à les poser par écrit.

Mevrouw de voorzitter.- Als u precieze vragen hebt, kunt u die schriftelijk stellen.

M. Jamal Ikazban.- Mes questions sont précises. Je souhaite obtenir le profil type des candidats qui échouent.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Mijn vraag is precies. Ik wil het profiel kennen van de kandidaten die niet voor de test slagen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Une question écrite pourrait nous éclairer. Le profil des candidats qui échouent est très divers.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Een schriftelijke vraag zou duidelijker zijn. De niet-geslaagde kandidaten hebben heel diverse profielen.*

M. Jamal Ikazban.- Madame la présidente, je demande de pouvoir réinterpeller à ce sujet, sans attendre trois mois.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Mevrouw de voorzitter, ik wil hierover een interpellatie indienen, zonder drie maanden te moeten wachten.*

Mme la présidente.- La demande sera introduite au Bureau.

Mevrouw de voorzitter.- Ik zal uw verzoek aan het Bureau voorleggen.

M. Jamal Ikazban.- Je suis par ailleurs heureux d'apprendre que vous n'avez pas organisé cette année de Job Day à l'extérieur de Bruxelles.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'accord du gouvernement pour un nouveau projet de dépôt de trams sur le site Marconi".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "la décision du gouvernement concernant le dépôt Marconi".

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

(M. Philippe Close, président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Béatrice Fraiteur.- Le 28 octobre dernier, je vous interrogeais déjà, Mme la ministre, sur l'évolution du dossier de construction d'un dépôt de la STIB sur le site Marconi.

Le contrat de gestion entre la STIB et la Région bruxelloise pour la période 2007-2011 prévoit en effet que la STIB construirait deux nouveaux dépôts de tram, dont un sur le site Marconi-SAIT, à cheval sur les communes d'Uccle et de Forest, ce qui aurait également des conséquences pour les riverains de la commune voisine de Drogenbos. Ce dépôt abriterait en effet 75 trams, ce qui n'est pas rien.

Depuis plus de deux années, des associations de riverains se sont constituées pour préserver leur quartier des nuisances environnementales quotidiennes d'un tel dépôt. En juin dernier, la

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Ik ben trouwens blij dat de Job Days dit jaar in het gewest zelf plaatsvinden.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het regeerakkoord voor een nieuwe tramremise op de Marconisite".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de beslissing van de regering over de tramremise Marconi".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt als voorzitter, op)

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- In het beheerscontract 2007-2011 tussen de MIVB en het Brussels Gewest staat dat de MIVB twee nieuwe tramremises zal bouwen, waarvan één voor 75 trams op het Marconi-SAIT-terrein, op de grens van Ukkel en Vorst en dichtbij Drogenbos.*

Sinds twee jaar verzetten bewonersverenigingen zich tegen de overlast die deze remise in hun wijk zou veroorzaken. In juni 2009 beval het Overlegcomité de regering aan om een effectenstudie en een studie naar alternatieven uit te voeren. De gemeenten Drogenbos en Ukkel verzetten zich tegen het nieuwe project, Vorst heeft zich daarover nog niet uitgesproken.

Na een beroep van een aantal omwonenden en van de gemeente Drogenbos, heeft het Milieucollege de milieuvergunning voor de MIVB afgewezen. Welke

commission de concertation recommandait au gouvernement une étude d'incidence ainsi que l'étude d'alternatives. Les communes de Drogenbos et d'Uccle se sont clairement opposées au projet tandis que la commune de Forest, qui s'était opposée au projet précédent, ne s'est pas prononcée sur le projet actuel.

Entre ma question du 28 octobre et aujourd'hui, certains nouveaux éléments sont apparus. Pour des questions de procédure, la STIB a décidé de revoir sa copie et, suite à un recours de riverains et de la commune de Drogenbos contre le permis d'environnement délivré par l'IBGE à la STIB pour la construction, le collège d'Environnement a donné raison aux requérants et a refusé le permis à la STIB. Il est important de connaître les motivations du collège d'Environnement. Celui-ci recommande, comme le comité de concertation, une étude d'incidence, et pointe la question de la mobilité et l'impact du projet sur la nappe phréatique.

Le 4 février, nous avons appris que le gouvernement a marqué son accord sur un nouveau projet dont nous, parlementaires, ne disposons pas.
Dans votre réponse à ma première question, vous m'indiquiez qu'un rapport d'incidence, et pas une étude d'incidence, serait réalisé pour comparer différentes alternatives de localisation. Vous me promettiez d'examiner également des propositions d'implantations alternatives en Région flamande.

Nous sommes bien conscients que pour mieux desservir Uccle et Forest, et pour avoir, de manière générale, des transports publics performants, il faut bien mettre ces trams quelque part, donc trouver une localisation pour les dépôts. Il faut toutefois que toutes les garanties en termes de tranquillité, d'environnement et de mobilité soient prises pour éviter les nuisances. Il faut donc que l'étude soit complète et sérieuse sur ces impacts.

Le débat est ouvert. Voici mes questions. Mes collègues en auront probablement d'autres.

Quels changements ont été apportés par rapport au projet de dépôt initial dont nous avions discuté précédemment ?

A-t-il été répondu aux objections dressées par le collège d'Environnement, notamment à la demande de réaliser une étude d'incidence, et non un rapport d'incidence comme vous l'aviez dit ? Sinon, quelles

redenen had het daarvoor? Ook het Milieucollege vraagt een effectenstudie en wijst op de gevolgen voor de mobiliteit en het grondwaterbekken.

Op 4 februari ging de regering akkoord met een nieuw project, waarover wij niet beschikken.

In antwoord op een eerdere vraag zei u dat een effectenrapport, en geen effectenstudie, de alternatieve vestigingsplaatsen zou bestuderen, ook in het Vlaams Gewest.

De trams die nodig zijn om Ukkel en Vorst beter te bedienen, moeten natuurlijk ergens terechtkunnen. U moet echter de overlast voor de omwonenden zoveel mogelijk beperken. De gevolgen van de vestigingsplaats moeten dan ook grondig bestudeerd worden.

Waarin verschilt het nieuwe project van het vorige?

Hebt u de kritiek van het Milieucollege beantwoord en een effectenstudie gevraagd in plaats van een effectenrapport? Waarom verkiest u eventueel een effectenrapport?

Houdt het project rekening met de opmerkingen van de omwonenden over het lawaai, de trillingen, de mobiliteit en het grondwaterbekken? Welke maatregelen zult u nemen om de overlast zoveel mogelijk te beperken?

Dit nieuwe project wijst erop dat de alternatieven en met name het terrein dat Drogenbos voorstelde op 400 m van Marconi, afgewezen zijn. Waarom?

Hoe ziet het tijdschema eruit van de verschillende procedures voor Marconi? Dit dossier is erg belangrijk voor het gewest.

motivations vous amènent à réaliser un rapport et pas une étude d'incidence ?

Toutes les demandes des riverains ont-elles été rencontrées, en particulier, en ce qui concerne le bruit, les vibrations, la mobilité et les questions relatives à la nappe phréatique ? Dans la négative, pourquoi ? Quelles sont les mesures d'accompagnement que la ministre prendra pour réduire les nuisances ?

Vu l'introduction de ce nouveau projet, j'imagine que les pistes alternatives ont été écartées. Quelles démarches le gouvernement et la STIB ont-ils entreprises pour chercher des pistes alternatives ?Pourquoi ces pistes ont-elles été écartées ? Notamment, pourquoi le site communal proposé par la commune de Drogenbos, à 400m de celui de Marconi, n'a-t-il pas été retenu ?

Y a-t-il un agenda des différentes procédures pour Marconi ? Il s'agit d'un dossier très important pour notre Région et il est primordial d'y voir clair.

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

M. Vincent De Wolf.- Mme Béatrice Fraiteur ayant déjà largement débroussaillé le terrain, je ne serai pas long.

Mon attention a été attirée par l'attitude des riverains et des autorités locales. Une dépêche "Belga" datée du 4 février dernier annonçait que vous aviez donné le feu vert à la réalisation d'un nouveau dépôt pouvant accueillir 75 trams. En outre, elle se faisait l'écho des plaintes des riverains et de la préoccupation des autorités locales.

Les habitants crient au chantage inacceptable : on dit qu'on va améliorer les voies de tram mais, en contrepartie, on va devoir supporter la circulation de 90 trams supplémentaires. Jadis, je vous avais interpellée concernant la circulation des trams rue de Stalle à cause, entre autres, de problèmes de fissures. D'après les habitants, la fréquence de passage des trams sera dorénavant toutes les minutes et demie, ce qui représente 39 trams par heure. Cela paraît effectivement assez extraordinaire.

Les habitants demandent donc la réalisation d'une enquête d'incidence préalable à l'exécution de la

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- In een persbericht van Belga van 4 februari stond dat u groen licht had gegeven voor een nieuw tramdepot. Er werd ook verwezen naar de klachten van de buurtbewoners en de bezorgdheid van de plaatselijke overheden.*

De buurtbewoners voelen zich gechanteerd: de rails worden vernieuwd, maar het tramverkeer wordt ook aanzienlijk opgevoerd. Er zouden 39 trams per uur rijden in de Stallestraat. Dat is wel erg veel.

De buurtbewoners vragen een effectenstudie en eisen dat de snelheid van de trams wordt beperkt tot 10 km/u.

Op basis van welke elementen hebt u uw beslissing genomen? Voor zover ik weet hebt u geen voldoende maatregelen genomen en evenmin een effectenstudie laten uitvoeren. Wordt er rekening gehouden met studies of klachten van buurtbewoners voor de aanleg van het tramdepot?

décision et une limitation de la vitesse des trams à 10 km/h.

Quels sont les éléments qui, après les hésitations gouvernementales, vous ont poussée à lancer le processus de décision ? Or, il n'y a pas eu au préalable de la prise de cette décision, à ma connaissance, des précautions suffisantes en matière d'étude d'incidence. Sur la base de quels éléments d'étude ou de quelles propositions d'aménagement qui rencontreront les plaintes des riverains le dépôt sera-t-il créé ?

Quelles seront les étapes futures qui permettront la délivrance probable d'un permis définitif ?

Discussion conjointe

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

M. Jamal Ikazban.- N'y voyez aucune critique, M. De Wolf, mais je constate de semaine en semaine, de commission en commission, que vous disposez d'une excellente revue de presse. Nous en devenons presque jaloux.

M. Vincent De Wolf.- M. Ikazban, les personnes au gouvernement disposent d'un cabinet et de dossiers. Les parlementaires de l'opposition lisent la presse et travaillent, c'est tout.

M. Jamal Ikazban.- Mais vous n'êtes pas que parlementaire.

C'était un compliment, M. De Wolf, que vous avez mal pris. Nous sommes un peu jaloux de vous.

Mon groupe comprend parfaitement la nécessité de construire un dépôt de trams. Il faut évidemment tenir compte du syndrome qui voudrait que cela se fasse chez le voisin plutôt que chez soi.

Je voudrais insister, sans faire de sous-localisme, sur l'importance des mesures d'aménagement. Il faut tenir compte des remarques des riverains, notamment en ce qui concerne le dispositif antivibrations, afin de limiter a maximum les nuisances pour les habitants.

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

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Mijnheer De Wolf, u krijgt blijkbaar een mooi persoverzicht. Ik zou er bijna jaloers op worden.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De regeringsleden hebben een kabinet en dossiers. De oppositieleden moeten de pers volgen en werken. Dat is alles.*

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Maar u bent niet alleen parlementslid.*

Mijn fractie beseft dat een nieuwe tramremise noodzakelijk is. Het NIMBY-syndroom duikt echter ook in dit dossier op.

Voor de aanleg van de remise moet men rekening houden met de opmerkingen van de buurtbewoners. Zo moet men investeren in middelen om de trillingen zo veel mogelijk te beperken.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Afin de pouvoir continuer à accueillir dans de bonnes conditions ses clients, toujours plus nombreux, la STIB a entrepris d'accroître sa flotte de véhicules. Néanmoins, l'acquisition de nouveaux trams, bus et métro nécessite aussi d'élargir les capacités d'entreposage. Pour abriter ses nouveaux tramways, la STIB a déjà entrepris d'augmenter la capacité du dépôt d'Ixelles. Elle a construit également un nouveau dépôt de trams sur le site existant de Haren. Mais, d'ici 2012, la STIB aura aussi besoin d'un dépôt supplémentaire au sud de Bruxelles, qui lui permettra d'injecter des trams sur le réseau de manière équilibrée, afin d'alimenter notamment les lignes 3, 4, 82 et 97.

La localisation de ce dépôt, sur le site Marconi, a suscité les craintes des riverains les plus proches. La STIB tient à rappeler qu'à l'exception récente de Haren, tous ses dépôts de trams sont situés en pleine ville, à proximité d'habitations, et qu'elle a appris depuis longtemps à gérer cette cohabitation en bonne harmonie.

La recherche d'une localisation pour un nouveau dépôt de trams dans le sud de Bruxelles était en cours depuis plusieurs années. À l'origine, la STIB prévoyait d'utiliser le site du Bempt, dont elle était propriétaire, qui est situé le long de l'avenue de la Deuxième Armée britannique. Toutefois, ce terrain a été affecté par la Région de Bruxelles-Capitale au développement de l'Automotive Parc, aujourd'hui Audi Forest. Une manière pour celui-ci d'ancrer cette entreprise sur le territoire bruxellois. Le gouvernement a chargé la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) d'aider la STIB à trouver un autre site, en échange de l'effort consenti pour aider Audi.

En compensation, la STIB s'est vu attribuer par le gouvernement bruxellois une ancienne propriété industrielle appartenant à la SDRB, le terrain Marconi, délimité par les rues de Stalle et de Neerstalle et par la chaussée de Ruisbroek. Il s'agit d'un site de 3,7 hectares, situé en majeure partie sur la commune d'Uccle, sur une petite portion de Forest et qui jouxte la commune de Drogenbos. Avant de se fixer sur le choix du site Marconi, la STIB et la SDRB, qui a été mandatée par le gouvernement pour ce faire, ont examiné une dizaine d'autres sites.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Om het stijgende aantal reizigers in goede omstandigheden te kunnen vervoeren, is de MIVB haar vloot aan het uitbreiden.*

Als we nieuwe trams, bussen en metro's kopen, hebben we ook meer remises nodig. De MIVB neemt al maatregelen om de capaciteit van het tramdepot van Elsene uit te breiden. Er komt een nieuwe remise in Haren. Tegen 2012 zal de MIVB echter ook een extra depot nodig hebben in het zuiden van Brussel, met name voor tramlijnen 3, 4, 82 en 97.

De buurtbewoners van het toekomstige Marconidepot zijn bezorgd. De MIVB wijst erop dat alle tramdepots, met uitzondering van dat van Haren, zich in woonwijken bevinden. Dat levert geen enkel probleem op.

De zoektocht naar een locatie voor een nieuw tramdepot in het zuiden van Brussel was al enkele jaren bezig. Oorspronkelijk wou de MIVB het terrein van de Bempt gebruiken, dat haar eigendom was. Het Brussels Gewest koos er echter voor om er het Automotive Park te ontwikkelen, dat tegenwoordig door Audi Vorst wordt gebruikt. De regering heeft de GOMB opgedragen om een ander terrein te zoeken voor de MIVB.

De MIVB kreeg het Marconiterrein, tussen de Stallestraat, de Neerstallesteenweg en de Ruisbroeksesteenweg. Het ligt grotendeels op het grondgebied van Ukkel en voor een stukje in Vorst. Er werden ongeveer tien andere terreinen in overweging genomen, voordat de keuze op het Marconiterrein viel.

De andere terreinen waren om verschillende redenen ongeschikt.

Sommige waren te klein.

Een aantal terreinen liggen te ver van het netwerk verwijderd. Nog andere terreinen, zoals Parking Stalle, liggen te dicht bij een woonzone.

Het voormalige ACEC-terrein zou jaarlijks 500.000 euro aan exploitatiekosten vergen, omdat de lege trams een lange afstand moeten afleggen om de remise te bereiken. Bovendien zou er 40 miljoen euro moeten worden geïnvesteerd in de aanleg van toegangswegen. We hebben de

Ces différents sites ont été écartés pour différentes raisons. Certains étaient trop petits, comme le site Volvo du Bempt, la plaine du Bourdon, le Parking Stalle sans la démolition de l'IFPME. D'autres étaient trop éloignés du réseau : Érasme, Doyen, ancien site ACEC boulevard de l'Humanité. D'autres étaient trop proches des habitations : site Parking Stalle, avec démolition de l'IFPME.

À titre d'exemple, le site alternatif proposé par la commune de Drogenbos - l'ancien site ACEC au boulevard de l'Humanité -, que j'ai eu l'occasion de visiter avec le bourgmestre de Drogenbos, engendrerait un coût annuel de plus de 500.000 euros de frais d'exploitation pour faire circuler à vide tous les trams jusqu'à ce site, et nécessiterait un investissement de plus de 40 millions d'euros pour créer les voies d'accès, avec deux passages sous le Ring.

Nous avons pris cette proposition au sérieux, mais avons fait savoir au bourgmestre que la Région de Bruxelles-Capitale ne pouvait pas envisager ce site, étant donné le coût démesuré de l'opération.

Contrairement à ce que vous affirmez, l'opposition des communes de Drogenbos et Uccle n'est pas aussi nette. En effet, la commune de Drogenbos a été associée au processus de choix du site dès les premières études sur le site Marconi et n'y a pas opposé d'objection de principe. Mieux encore, l'implantation du dépôt Marconi figure dans le Plan communal de mobilité de Drogenbos, approuvé par le Collège et le Conseil communal en novembre 2008.

La commune de Drogenbos a cependant changé d'avis au moment du lancement de la procédure de permis d'urbanisme et d'enquête publique.

Quant à la commune d'Uccle, c'est elle-même qui a proposé le site Marconi pour l'implantation du dépôt, en alternative au site du Parking Stalle initialement choisi par le gouvernement, et après avoir écarté plusieurs autres implantations possibles, dont par exemple la plaine du Bourdon. Une bonne partie des terrains nécessaires à la construction du dépôt Marconi appartient d'ailleurs à la commune d'Uccle, qui sera bénéficiaire de l'opération.

Le terrain Marconi est donc resté celui qui cumulait le plus d'atouts, en raison de sa localisation

burgemeester van Drogenbos gemeld dat het gewest niet voor deze optie kon kiezen wegens de bovenmatige kostprijs.

De tegenkanting van de gemeenten Drogenbos en Ukkel tegen het Marconiterrein is niet eenduidig. Op basis van de eerste studies heeft de gemeente Drogenbos geen principieel bezwaar geuit. Sterker nog, de tramremise Marconi is opgenomen in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Drogenbos, dat in november 2008 door het college en de gemeenteraad werd goedgekeurd. De gemeente Drogenbos heeft haar standpunt gewijzigd bij het begin van de procedure voor de stedenbouwkundige vergunning en het openbaar onderzoek.

De gemeente Ukkel heeft het Marconiterrein zelf voorgesteld als alternatief voor Parking Stalle (de eerste keuze van de gewestregering), en na een aantal andere mogelijkheden, zoals het Horzelplein, te hebben uitgesloten. Een groot deel van het terrein is eigendom van de gemeente Ukkel, die daarmee een aardige duit zou verdienen.

Het Marconiterrein is dus de optie met de meeste troeven, wegens de optimale ligging tegenover het netwerk, maar ook door de stedenbouwkundige bestemming: het terrein ligt grotendeels in een stedelijke industriezone en voor een klein deel in een zone voor openluchtsport.

De regering heeft deze beslissing dus niet lichtzinnig genomen.

Begin februari 2010 heeft de Brusselse regering de MIVB gevraagd om de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning aan te vragen voor de nieuwe remise, die plaats zal bieden aan 75 trams van de nieuwe generatie.

De gemeenten werden wel nauw betrokken bij de keuze voor het Marconiterrein. Nu start echter een nieuw procedure.

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB) heeft samen met Leefmilieu Brussel en de gemeenten een richtschema opgesteld voor de installatie van de remise. Een effectenstudie is wettelijk niet verplicht. Om de burgers en de administraties zo volledig mogelijk in te lichten, voegen we echter aan de vergunningsaanvraag een effectenrapport

optimale par rapport au réseau et de son affectation urbanistique : Il est situé pour l'essentiel dans une zone d'industries urbaines et pour une petite partie en zone de sports de plein air. Il est donc tout à fait légitime d'envisager la construction d'un dépôt dans cette zone à vocation principalement industrielle.

Ceci pour vous dire que ce choix du gouvernement n'a pas été fait à la légère.

Début février 2010, le gouvernement bruxellois a reconfirmé son choix d'y installer le nouveau dépôt et a invité la STIB à introduire sans délai les demandes nécessaires de permis d'urbanisme et d'environnement. Quelque 75 trams de la dernière génération pourront y être entreposés et l'entretien de dix tramways pourra y être effectué.

En ce qui concerne l'étude d'incidence, il y a lieu de rappeler que le choix du site Marconi, qui a été confirmé à nouveau par le gouvernement en février dernier, s'est fait au terme d'un processus auquel les différentes communes concernées ont été étroitement associées, quoi qu'elles en disent aujourd'hui. Mais nous allons maintenant entrer dans un nouveau processus, dont je vous dirai un mot plus tard.

En outre, un schéma directeur d'aménagement a été réalisé sous la direction de la SDRB, en collaboration avec Bruxelles-Environnement et les communes concernées. Le choix de ne pas procéder à une étude d'incidence préalable est simplement dicté par le fait qu'aucune disposition légale ne l'impose.

Toutefois, afin d'éclairer de la manière la plus complète possible l'ensemble des citoyens et administrations intéressés, le rapport d'incidence qui accompagnera la demande de permis sera réalisé sur base d'un cahier des charges établi par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), semblable à ceux utilisés pour les habituelles études d'incidence.

Il s'agira donc d'une étude assez approfondie. En outre, ce rapport sera établi par un bureau d'études agréé pour la réalisation d'études d'incidence. Le niveau de qualité du rapport d'incidence sera donc tout à fait identique à celui d'une étude d'incidence.

Par contre, le fait de ne pas suivre la procédure d'étude d'incidence permet un traitement

toe, gebaseerd op een bestek van het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), dat overeenkomt met dat voor effectenstudies. Het rapport wordt bovendien opgesteld door een erkend studiebureau dat ook effectenstudies uitvoert.

Kortom, het effectenrapport zal even kwalitatief zijn als een effectenstudie, maar het vergt een minder lange procedure.

Alle opmerkingen van het Milieucollege worden verwerkt in de nieuwe aanvraag en in het effectenrapport. In ben zeker begaan met de bekommernissen van de omwonenden.

De tramremise voor het zuiden van Brussel was van meet af aan bedoeld als model voor duurzame ontwikkeling, zowel wat de recuperatie van regenwater betreft, als het sorteren van afval en het energiebeheer.

Dit past in het project TramStore 21, waarbij Brussel samenwerkt met Rotterdam, Blackpool en Dijon rond duurzame tramremises.

De MIVB doet er alles aan om de remise harmonieus te integreren in de stadsomgeving. Zij heeft gezorgd voor een adequate geluidsisolatie en maatregelen om trillingen tegen te gaan.

De nieuwe aanvraag houdt rekening met de opmerkingen van de omwonenden over de nabijheid van de woningen van Drogenbos, de architecturale kwaliteit, de overlast van het wasstation, de trillingen en het lawaai. Zij worden verwerkt in de nieuwe plannen.

De bufferzone tussen de remise en de woningen wordt uitgebreid en de geluidswerende muur wordt verlengd om de residentiële Boomgaardwijk te beschermen. De installaties voor het schoonmaken van de trams worden geïntegreerd in de onderhoudshal.

Door dit project kunnen de braakliggende zones eindelijk gebruikt worden als groene ruimten. Er komt 3.700 m² aan groene ruimte. Leefmilieu Brussel zal van de werken gebruikmaken om het tracé van de groene wandelweg te verbeteren.

De nieuwe remise heeft twee in- en uitgangen: één langs de de Stallestraat, die twee derde van het

administratif de la demande de permis qui reste compatible avec l'urgence de mise à disposition de l'infrastructure.

Toutes les observations formulées par le Collège d'environnement seront rencontrées par la nouvelle demande et son rapport d'incidence, lequel sera plus étoffé.

Donner réponse aux craintes des riverains me tient fortement à coeur.

Je tiens avant tout à vous rappeler que, dès le départ, le dépôt de tram du sud de Bruxelles a été conçu pour servir de modèle en matière de développement durable. Outre la récupération de l'eau de pluie et le tri des déchets, désormais classiques à la STIB, le dépôt sera exemplaire en matière de gestion énergétique.

Sa réalisation s'inscrit parfaitement dans le projet européen TramStore 21, qui permet à la STIB, en tant que chef de projet, d'unir ses efforts à ceux de trois villes étrangères (Rotterdam, Blackpool et Dijon), elles aussi désireuses de créer des dépôts de tram durables. C'est très intéressant, même si c'est un moindre souci de la population alentour.

En ce qui concerne les nuisances acoustiques, la STIB met tout en oeuvre pour que le dépôt s'intègre harmonieusement dans l'environnement urbain. Elle a notamment veillé avec soin à ce que soient prises les mesures d'isolation acoustique adéquates dans le respect des normes les plus sévères, de même que les mesures antivibrations qui sont à présent d'application dans Bruxelles, à proximité des habitations.

Toutes les critiques des riverains concernant la proximité des installations par rapport aux habitations de Drogenbos, la qualité architecturale du bâtiment côté Drogenbos, les nuisances dues à la station de lavage, les vibrations au passage des trams et le bruit du dépôt seront rencontrées par la nouvelle demande. Nous tiendrons compte de toutes ces remarques dans les nouveaux plans dont une esquisse nous a déjà été présentée.

Le nouveau projet prévoit d'étendre la zone tampon entre le dépôt et les habitations les plus proches sur le territoire de Drogenbos et de prolonger le mur antibruit, afin de préserver le quartier résidentiel Boomgaardwijk. De même, les installations de

verkeer zal verwerken, en één aan de Ruisbroeksesteenweg. De trams zullen voornamelijk buiten de spitsuren aankomen en vertrekken.

Het aantal trams dat op de Neerstallesteenweg rijdt, zal door de remise niet aanzienlijk toenemen. Deze trams bedienen immers de bestaande lijnen. Er zullen alleen enkele trams bijkomen die naar de Marconiremise komen voor specifieke herstellingen.

De trams die het depot verlaten in de verlengde Stallestraat zullen in eigen bedding rijden. Dankzij de verkeerslichten zullen de gevolgen voor het verkeer miniem zijn. Het kruispunt van de Ruisbroeksesteenweg en de Neerstallesteenweg wordt uitgerust met nieuwe verkeerslichten om de verkeersstroom in goede banen te leiden. Het wordt ook veiliger voor voetgangers om over te steken.

Er worden nog andere maatregelen onderzocht om het tramdepot goed te integreren in de omgeving en de gevolgen voor het verkeer te beperken. Daartoe wordt een effectenstudie uitgevoerd die aan de nieuwe vergunningaanvraag wordt toegevoegd.

Om de geluidshinder te beperken worden de rails op het kruispunt van de Stallestraat en de Neerstallesteenweg vroeger vervangen en wordt de Ruisbroeksesteenweg vernieuwd. Deze lente al wordt er aan de tramsporen in de Stallestraat gewerkt.

De nieuwe vergunningaanvraag wordt ingediend in april 2010, waarna een openbaar onderzoek volgt. De vergunning moet voor eind dit jaar worden uitgereikt, zodat de werken van start kunnen gaan in 2011 en ten laatste begin 2013 klaar zijn.

Ik heb binnenkort een onderhoud met de burgemeesters van Vorst, Ukkel en Drogenbos om hen te informeren over de evolutie van het dossier.

nettoyage des trams seront intégrées dans le hall d'entretien, afin de prévenir toute nuisance acoustique.

La réalisation du projet permettra l'affectation effective à leur fonction d'espace vert de zones actuellement en friche. Les zones vertes seront étendues jusqu'à 3.700 m2. Bruxelles Environnement va profiter de la construction du dépôt pour améliorer le tracé de la promenade verte régionale et réétudier son aspect paysager. À terme, la quantité d'espaces verts accessibles au public sera donc agrandie par rapport à la situation actuelle.

Concernant les incidences sur la circulation, de nombreuses craintes ont été relayées dans la presse. Le nouveau dépôt disposera de deux entrées/sorties. L'une des entrées est orientée suivant l'axe de la voie de la rue de Stalle. Elle assurera deux tiers des mouvements. Les autres trams accéderont au dépôt par l'entrée située chaussée de Ruisbroek venant de la chaussée de Neerstalle. Il faut préciser que les entrées et sorties des tramways se feront principalement en dehors des heures de pointe.

De plus, je tiens à souligner que l'implantation du dépôt n'entraînera pas une augmentation importante du nombre de trams qui circuleront dans la chaussée de Neerstalle, étant donné que ce seront les trams qui desservent les lignes existantes qui y seront entreposés. Il s'agira donc du même nombre de trams, auquel se rajouteront les quelques trams qui devront se rendre au dépôt Marconi pour des entretiens ou des réparations spécifiques.

Les trams sortant par la rue de Stalle prolongée seront en site propre et franchiront le carrefour et le trafic en fonction des phases de feu, sans impact significatif sur le trafic. Le carrefour Ruisbroek-Neerstalle bénéficiera, quant à lui, de nouveaux feux, afin d'assurer une gestion ordonnée des flux. Par la même occasion, la traversée des piétons, actuellement dangereuse, sera sécurisée.

D'autres mesures permettant de garantir la bonne intégration du nouveau dépôt et de son incidence sur le trafic seront également examinées dans le cadre du rapport d'incidence qui accompagnera la nouvelle demande de permis. Nous sommes ouverts à toutes nouvelles solutions jugées meilleures.

Pour assurer le meilleur confort acoustique possible

des riverains de ces voiries, le gouvernement a par ailleurs décidé du remplacement anticipé des rails de tram au croisement de la rue de Stalle et de la chaussée de Neerstalle et de la rénovation de la chaussée de Ruisbroek. À plus court terme, à savoir au printemps de cette année, une intervention est prévue au niveau des voies de la rue de Stalle (soit plus précisément dans la zone où le tram circule en site mixte avec les voitures) pour résoudre le problème soulevé récemment par les riverains.

Du reste, la suite des procédures est prévue comme suit :

- dépôt de la nouvelle demande de permis en avril 2010 ;
- nouvelle enquête publique d'un mois et concertation avant les grandes vacances ;
- délivrance du permis avant la fin de l'année 2010 ;
- démarrage du chantier courant 2011 ;
- mise à disposition de la première phase du dépôt au plus tard début 2013.

Je tiens encore à préciser que j'aurai, à plus ou moins brève échéance, un contact personnel avec les bourgmestres de Forest, d'Uccle et de Drogenbos pour les informer de l'évolution du dossier. Les dates sont déjà fixées.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je regrette que nous disposions d'un rapport d'incidence et pas d'une étude d'incidence, qui offrirait plus de garanties par rapport aux nombreuses nuisances soulevées par les riverains. Quoi qu'il en soit, le rapport d'incidence dont vous parlez équivaudra à une étude d'incidence. J'insiste pour qu'il en soit réellement ainsi. Ce rapport doit être aussi complet qu'une étude d'incidence.

Concernant les désagréments et nuisances subis par les riverains, je prends acte de vos réponses relatives au bruit, aux vibrations et à la mobilité. Notre groupe sera très vigilant à cet égard, sous peine que ce projet rende la situation aux alentours invivable.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Ce rapport d'incidence sera d'autant plus important que la piscine Nemo 33 est située à une centaine de mètres du projet. Les

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans).- Ik vind het jammer dat we enkel over een effectenverslag beschikken en niet over een effectenstudie, die meer geschikt is om de overlast voor buurtbewoners te vermijden. Ik hoop dat het effectenrapport waarover u het hebt gelijkwaardig is aan een effectenstudie.*

Ik neem akte van uw antwoorden over de overlast. Mijn fractie zal erop toezien dat de wijk niet onleefbaar wordt.

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Het effectenrapport is ook belangrijk omdat het zwembad Nemo 33 zich op slechts ongeveer 100 m*

craintes sont réelles quant aux risques de fissurations et de mouvements de terrain.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes bien conscients de la présence de cette piscine à proximité.

Toutes les mesures techniques ont été prises. Le tram passe déjà à cet endroit et il n'y aura pas une augmentation énorme de la fréquence des trams. C'est cette idée qui a commencé à inquiéter la population.

M. Vincent De Wolf.- Je crois que c'est la construction du dépôt, et les creusements qui devront être éventuellement réalisés, qui inquiètent les riverains et les exploitants.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On tient compte de toutes les précautions techniques, qui sont d'ailleurs déjà chiffrées et reprises dans le projet.

M. Vincent De Wolf.- Tout ceci figurera dans le compte rendu parlementaire et vous pouvez compter sur nous si, à l'instar de ce qui s'est passé à Flagey lorsqu'il y a eu des infiltrations dans le vide technique, on devrait vous titiller de manière précise à ce sujet dans le futur.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la commission artistique des infrastructures de déplacement".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- La commission artistique des infrastructures de déplacement a été créée par arrêté ministériel en*

van het tramdepot bevindt. De vrees bestaat dat het zwembad wordt beschadigd.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- We zijn ons daarvan bewust.*

Alle technische maatregelen zijn genomen. De tram rijdt daar al. Er zullen niet plots enorm veel meer trams bijkomen.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De omwonenden maken zich vooral zorgen over de graafwerken voor de bouw van de remise.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Alle technische voorzorgen zijn al opgenomen in het project.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Als er iets misloopt, zullen we er het verslag bijhalen om u aan uw woorden te herinneren.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de artistieke commissie van de vervoersinfrastructuur".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In 1990 werd bij ministerieel besluit een commissie opgericht met een adviesfunctie voor de kunstwerken in de metro

1990. Elle était composée de douze membres, représentants du monde artistique bruxellois, de la STIB ou de la Région bruxelloise. Cette commission formulait des propositions d'oeuvres ou d'artistes pour le métro et les espaces publics au ministre compétent, et s'occupait ensuite du suivi, à savoir du placement et de l'entretien de l'oeuvre.

Jusqu'à l'arrivée de votre prédécesseur, cette commission a été très active et ses avis étaient souvent suivis par le ministre compétent. M. Smet, qui avait une autre vision de l'art à Bruxelles et se mêlait beaucoup plus du contenu du débat, a mis cette commission en inactivité. Même ses membres ne savent pas si elle a été supprimée ou si elle peut être réactivée.

En mai 2009, la STIB a organisé une exposition rétrospective consacrée à 40 ans d'art dans le métro bruxellois ("Metro art memory"), laquelle a été estimée par des amateurs d'art contemporain.

La commission artistique des infrastructures de déplacement n'a été ni associée, ni mentionnée à cette exposition.

Comment les oeuvres d'art pour le métro et pour les espaces publics sont-elles actuellement sélectionnées en Région bruxelloise ?

Estimez-vous, comme moi, que le choix d'oeuvres pour le métro doit plutôt être effectué par une équipe objective de spécialistes engagée par le gouvernement que sur la base des goûts personnels du ministre ?

La commission artistique des infrastructures de déplacement existe-t-elle encore ou a-t-elle été supprimée ? Entretenez-vous des contacts avec ses membres ou ses anciens membres ?

À l'avenir, convoquerez-vous cette commission et lui demanderez-vous son avis ?

en de openbare ruimten. De artistieke commissie voor de vervoersinfrastructuur, afgekort ACVI en ook wel "metrocommissie" genoemd, werd samengesteld door de gewestregering. In de commissie zetelden vertegenwoordigers van de Brusselse kunstwereld, professionelen met een ruime artistieke achtergrond, vertegenwoordigers van de MIVB en van het Brussels Gewest. In totaal telde de commissie twaalf leden.

De commissie formuleerde voorstellen voor kunstwerken of kunstenaars aan de bevoegde minister. De commissieleden deden zelf voorstellen en contacteerden kunstenaars, maar werden soms ook gecontacteerd door kunstenaars met concrete voorstellen. Vaak volgde de bevoegde minister hun advies. Achteraf zorgde de commissie ook voor de opvolging, meer bepaald wat betreft de plaatsing en het onderhoud van het kunstwerk.

De metrocommissie is zeer lang actief geweest, tot vier jaar geleden. Uw voorganger, minister Smet, had een andere visie op kunst voor Brussel en ging zich meer bemoeien met de inhoud van het debat. Hij weigerde enkele voorstellen en liet de metrocommissie gefrustreerd achter. Ik heb dat vernomen in de wandelgangen.

Minister Smet zette de metrocommissie op non-actief. Het is niet duidelijk of deze commissie, die al jaren niet meer wordt geraadpleegd, is afgeschaft of opnieuw kan worden geactiveerd. De leden van de commissie en de kunstenaars die destijds door hen werden gecontacteerd, tasten daarover nog steeds in het duister.

De Brusselse metro is de grootste kunstgalerij van België. Je vindt er meer dan 80 kunstwerken in de gangen en langs de perrons van de 69 stations. Zowel schilderkunst, beeldhouwwerken, foto's als strips zijn aanwezig. Bovendien zijn er onlangs een aantal nieuwe metrostations in gebruik genomen. In mei 2009 werd er een zeer interessante tentoonstelling georganiseerd door de MIVB met de titel "Metro Art Memory". Het was een retrospectieve over veertig jaar kunst in de Brusselse metro. Ik denk dat u aanwezig was bij de opening. De tentoonstelling werd gewaardeerd door mensen die van hedendaagse kunst houden.

De metrocommissie werd niet bij de tentoonstelling betrokken en werd op geen enkele manier vermeld. De heer Flausch, directeur-generaal van de MIVB

Discussion

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

M. Emin Özkara.- Je tenais uniquement à rappeler que mon groupe est favorable à la redynamisation de la commission, dans la mesure où elle permet que le choix des oeuvres présentes dans le métro soit le fruit d'une large concertation. Par ailleurs, nous aimerions savoir sur quelles bases sont sélectionnés les représentants du monde artistique de la commission. Est-il envisageable que des concours soient organisés pour favoriser l'émergence de nouveaux artistes bruxellois ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La commission artistique pour le métro bruxellois a été créée en 1969, mais c'est l'arrêté ministériel du 24 avril 1990 qui lui a conféré son caractère officiel et son nom actuel.*

Il est exact que M. Smet avait mis cette commission en inactivité à la fin de la législature précédente. Toutefois, elle ne peut être formellement supprimée

en initiatiefnemer van de tentoonstelling, liet informeel weten dat een eventuele hergeboorte van de metrocommissie zou worden besproken met u.

Hoe worden vandaag de kunstwerken voor de metro, en meer algemeen voor de openbare ruimte van het Brussel Gewest, geselecteerd?

Gaat u ermee akkoord dat de keuze van de kunstwerken in de metro, 'de grootste kunstgalerij van België', best gemaakt wordt door een team van objectieve personen, aangesteld door de regering, en liever niet op basis van de persoonlijke smaak van de minister? Niet dat ik denk dat u geen smaak hebt, maar u zou dit best kunnen overlaten aan de specialisten.

Bestaat de artistieke commissie van de vervoersinfrastuctuur nog of is ze afgeschaft? Onderhoudt u contacten met de leden of voormalige leden?

Zal u in de toekomst deze commissie, al dan niet in aangepaste vorm, terug bijeenroepen en haar advies vragen?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Voor de PS-fractie moeten de kunstwerken voor de metro gekozen worden na een breed overleg in de commissie. Hoe worden eigenlijk de vertegenwoordigers van de kunstwereld in de commissie gekozen? Zult u eventueel wedstrijden organiseren om Brusselse kunstenaars een kans te geven?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- In 1969 werd de artistieke commissie voor de Brusselse metro opgericht. Met het ministerieel besluit van 24 april 1990 kreeg de commissie een officieel karakter en werd omgedoopt tot de artistieke commissie voor vervoersinfrastructuren (ACVI). De Franstalige afkorting is CAID.

De commissie had de opdracht om de bevoegde

qu'au moyen d'un arrêté ministériel, et il n'y en a pas eu.

Pour effectuer un choix d'artistes et d'oeuvres, il est préférable de bénéficier de la compétence et de l'expérience d'une équipe spécialisée. D'ici peu, je me concerterai avec toutes les personnes concernées pour voir comment parvenir à une structure objective pour le placement d'oeuvres d'art dans les espaces publics et le réseau de métro. Je suis convaincue qu'il faut insuffler une nouvelle vie à cette commission. Ce serait, par exemple, une bonne chose d'y impliquer le maître-architecte.

(poursuivant en français)

M. Özkara me suggère de m'intéresser aux jeunes artistes bruxellois. Je promets d'y être attentive à l'avenir dans le choix des oeuvres. Nous disposons déjà d'un formidable musée souterrain d'Art contemporain, qui dépasse Bruxelles et qui peut même avoir un intérêt international. Ce que la STIB a fait avec les oeuvres d'art exposées dans les stations de métro est un exemple pour les métros du monde entier.

(poursuivant en néerlandais)

Je tiendrai compte de la suggestion de M. Özkara.

Dans la mesure où de nombreuses considérations techniques interviennent pour le placement d'oeuvres d'art, il importe que la direction Infrastructures de la STIB et la direction des Routes de Bruxelles Mobilité soient également impliquées et veillent à ce que cela se passe dans de bonnes circonstances.

L'engagement d'artistes tombe sous le coup de la loi sur les marchés publics. Les structures qui y jouent un rôle doivent satisfaire à certaines exigences légales. Et c'est au ministre qu'il incombe de donner le mandat. Quand une méthodologie sera élaborée, la commission pourra formellement être adaptée. Nous y travaillons.

Après que la commission a été rendue inactive, M. Smet avait désigné deux artistes pour l'intégration d'oeuvres dans la nouvelle partie de la gare de l'Ouest, et pour le choix d'un des deux artistes (Yves Zurstrassen), il se serait, selon mon administration, basé sur l'avis du président de la commission.

minister advies te geven over het aanduiden van kunstenaars en kunstwerken voor de metro en de gewestwegen. Voor de meeste van de werken werd het advies van de artistieke commissie gevolgd door de minister.

Het klopt dat mijn voorganger Pascal Smet de commissie eind vorige regeerperiode op non-actief heeft gezet. Formeel kan de artistieke commissie enkel worden afgeschaft met een ministerieel besluit, dat nooit werd genomen. De keuze van een kunstenaar is bijzonder complex en wordt best ondersteund door de competentie en ervaring van een gespecialiseerd team. Talrijke kunstenaars hebben zich al aangeboden voor latere projecten. Er bieden zich voldoende mogelijkheden voor de verdere ontplooiing van de kunst in de openbare ruimte.

Ik zal binnen afzienbare tijd overleg plegen met alle betrokkenen om te beslissen op welke manier we het best kunnen voortwerken om te streven naar een objectieve structuur voor de plaatsing van kunstwerken in de openbare ruimte en het metronet.

We hebben nu ook een bouwmeester. Ik denk dat het een goede zaak zou zijn om hem bij de commissie te betrekken. Ik ben ervan overtuigd dat die commissie nieuw leven moet worden ingeblazen.

(verder in het Frans)

De heer Özkara wil dat ik aandacht besteed aan jonge Brusselse kunstenaars. Ik wil dat zeker doen. Het metronetwerk is eigenlijk al een grote ondergrondse kunstgalerie. De Brusselse metrostations zijn een voorbeeld voor de hele wereld.

(verder in het Nederlands)

Ik houd dus graag rekening met de suggestie van de heer Özkara.

Bij de uitvoering en de plaatsing van een kunstwerk, komen heel wat technische aspecten kijken. Daarom is het aangewezen dat de directies die bevoegd zijn voor het beheer van de metroinfrastructuur, dus de directie infrastructuur van de MIVB en de directie van de wegen van Mobiel Brussel, hier ook bij betrokken worden. Zij

Les contrats signés par M. Smet sur proposition de la commission artistique sont encore en cours. Jusqu'à présent, je ne me suis occupée que de veiller à la continuité des projets entamés et des contrats avec les artistes, et je n'ai encore pris aucune initiative.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour souligner le travail effectué par la commission pour donner une place à l'art contemporain dans le métro et les voiries publiques en Région bruxelloise. C'est pour cette raison qu'il est important que le choix d'artistes ou d'oeuvres soit effectué sur la base de l'avis d'une commission ou d'un jury d'experts connaissant bien le monde artistique.

La photographe Marie-Françoise Plissart exposera à la station de métro Parc. La réalisation et le placement de son oeuvre sont repris dans le cahier spécial des charges pour la rénovation de la station, qui aura lieu en 2012-2013.

Pour la station Demey, un contrat a été signé en 2007 avec l'artiste Michel Dussariez, et un accord a été passé avec Robert Verschueren. La réalisation et le placement des oeuvres sont également repris dans le cahier spécial des charges pour la rénovation de la station, prévue pour 2011 ou plus tard.

Il y aura donc des oeuvres d'art dans ces deux stations de métro.

moeten er uiteindelijk immers voor zorgen dat de kunstwerken in goede omstandigheden geplaatst worden in een openbare ruimte of in een metrostation.

De aanstelling van kunstenaars valt ook onder de wet op de overheidsopdrachten. De structuren die hierbij een rol spelen, moeten aan bepaalde wettelijke eisen voldoen. Uiteindelijk moet de minister de opdracht gunnen. Pas nadat er een duidelijke methodologie is opgesteld, kan de artistieke commissie formeel worden omgevormd of aangepast. Daaraan werken we nu.

Sinds de artistieke commissie op non-actief werd geplaatst, heeft de vorige minister in juli 2008 en september 2008 de kunstenaars Yves Zurstrassen en Stephan Vanfleteren aangeduid voor het integreren van artistieke werken in het nieuwe gedeelte van het Weststation (gelegen op de metrolijn van de Kleine Ringas). Voor de keuze van Yves Zurstrassen heeft mijn voorganger zich volgens mijn administratie gebaseerd op het advies van de voorzitter van de commissie.

De verschillende contracten met kunstenaars op voorstel van de artistieke commissie en ondertekend door minister Pascal Smet zijn nog lopende. Ik zal dus nog geconfronteerd worden met een aantal beslissingen uit het verleden, waarvan ik straks een kleine opsomming zal geven. Ikzelf heb tot op heden geen initiatief genomen tot het aanstellen van één of meerdere kunstenaars. Ik heb enkel gezorgd voor de continuïteit van de reeds opgestarte kunstprojecten en lopende contracten met kunstenaars.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om te wijzen op de grote verdienste van de artistieke commissie om de hedendaagse kunst een plaats te geven op de openbare weg en in de metro in het Brussels Gewest. Daarom lijkt het mij nuttig dat de keuze van een kunstenaar of van een kunstwerk gebeurt op advies van een commissie of een jury van experts die de kunstwereld goed kennen.

Ik zal kort de lopende projecten even overlopen.

Kunstfotografe Marie-Françoise Plissart zal bijvoorbeeld in metrostation Park exposeren. Het contract werd in 2005 getekend. Het ontwerp werd in 2008 formeel ingediend. De uitvoering en plaatsing van het kunstwerk wordt opgenomen in

het bijzonder bestek voor de vernieuwing van het metrostation Park. De werken worden uitgevoerd in 2012-2013.

Voor metrostation Demey werd in 2007 een contract voor een concept getekend met kunstenaar Michel Dusariez. Het voorontwerp werd goedgekeurd en het ontwerp werd ingediend in 2008. Met de kunstenaar Robert Verschueren werd ook een overeenkomst afgesloten in 2008. Zijn ontwerp werd eveneens goedgekeurd. De uitvoering en plaatsing van beide kunstwerken wordt opgenomen in het bijzonder bestek voor de vernieuwing van het metrostation. De werken zijn gepland voor 2011 of later.

In de twee voornoemde metrostations komen er dus kunstwerken.

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

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je suis contente d'apprendre que vous considérez la commission à sa juste valeur et que vous désirez la faire fonctionner à nouveau.*

C'est une bonne idée d'impliquer le maître architecte, bien que les oeuvres d'art ne soient pas toujours architecturales.

J'espère que vous ne tarderez pas à effectuer la concertation dont vous parliez, de manière à assurer une continuité.

Les artistes des projets à Parc et Demey ont-ils été choisis sur la base d'un avis du président de la commission ? A quel type d'oeuvre pouvons-nous nous attendre ?

Mevrouw Annemie Maes.- Ik dank u voor uw antwoord en ben blij om te horen dat u de commissie naar waarde schat en opnieuw wilt laten functioneren.

U wilt ook de bouwmeester inschakelen. Dit is een architect en kunstwerken zijn niet altijd architecturaal, maar toch is het een goed idee dat u hem hierbij wil betrekken.

U zegt dat u zult overleggen binnen afzienbare tijd. Er zijn wel lopende dossiers, maar ik hoop dat u toch niet te lang wacht met overleggen, zodat de continuïteit niet verloren gaat.

Zijn de kunstenaars van de twee laatstgenoemde projecten (Park en Demey) ook gekozen op basis van een advies van de voorzitter van de commissie. Aan welk soort werken mogen we ons verwachten?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Puis-je vous répondre par écrit ?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Kan ik daar schriftelijk op antwoorden?

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Oui.*

Mevrouw Annemie Maes.- Dat mag.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI

À ME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le projet de réaménagement du boulevard de la Woluwe."

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

M. Aziz Albishari.- J'aimerais vous interpeller sur le réaménagement du boulevard de la Woluwe, tel que l'AED le proposait déjà en 2001. Nous sommes aujourd'hui en 2010. S'il est compréhensible que le réaménagement d'un axe aussi important nécessite quelques années de réflexion, pourriez-vous faire le point sur cet aménagement prévu de longue date ?

La réalisation du réaménagement du Boulevard du Souverain est en phase de finition, avec les heurs et malheurs que nous avons connus au niveau de la coordination avec les communes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem. Aujourd'hui, un permis d'urbanisme a été introduit et une commission de concertation a eu lieu pour le réaménagement du tronçon de l'avenue de Tervuren qui fait la jonction entre le Boulevard du Souverain et le boulevard de la Woluwe.

Plusieurs options du réaménagement de l'avenue de Tervueren sont en discussion. Les rencontres avec les différents interlocuteurs ont eu lieu.

Je me concentrerai ici sur la ligne de tram. Même si celle-ci n'est qu'un élément parmi d'autres du chantier, elle déterminera beaucoup de choses au niveau du réaménagement du boulevard, et elle ne va pas sans poser un certain nombre de difficultés.

Le boulevard de la Woluwe est une autoroute urbaine, qui constitue l'un des axes de pénétration les plus importants de la ville pour son côté est. Il coupe en deux les deux Woluwe. Il est riverain de parcs, voire de zones Natura 2000 d'un côté, et d'écoles, d'entreprises et de l'un des plus grands centres commerciaux de la Région de l'autre.

Il longe aussi quelques noyaux d'habitation à l'angle Vandervelde, un tunnel régulièrement

INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

OT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het plan voor de heraanleg van de Woluwelaan".

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De heraanleg van de Woluwelaan is een voorstel uit 2001 van het toenmalige BUV. Ook al vergt een project van die omvang vele jaren denkwerk, toch vraag ik me af hoe ver de zaken vandaag, negen jaar later, staan.*

De heraanleg van de Vorstlaan is bijna afgerond, ondanks de moeizame coördinatie met de gemeenten Watermaal-Bosvoorde en Oudergem.

Vandaag is er een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en heeft een overlegcommissie vergaderd over de heraanleg van het deel van de Tervurenlaan tussen de Vorstlaan en de Woluwelaan. Er liggen verschillende opties open. Er is al overleg gepleegd met de verschillende verantwoordelijken.

Hoe de tramlijn juist zal worden aangelegd, zal de rest van de werf grotendeels bepalen. De Woluwelaan is een soort snelweg in de stad en is een van de grote toegangswegen in het oostelijke deel van het gewest. Aan de ene kant van de laan liggen parken en zelfs Natura 2000-gebieden, terwijl men aan de andere kant scholen, bedrijven en een van de grootste winkelcentra van het gewest vindt.

Aan de hoek met de Vanderveldelaan vindt men een woonzone. Op het kruispunt Paul Hymans - Emile Vandervelde vindt men een tunnel die regelmatig onder water staat. Voetpaden zijn niet overal aanwezig en zijn in slechte staat. Het is gevaarlijk rijden op de fietspaden in twee richtingen ter hoogte van de parking van het winkelcentrum, de bedrijfsparkings en de toegangswegen tot de woonzones.

inondé à hauteur du carrefour Paul Hymans - Emile Vandervelde, des trottoirs dans un état difficile et même discontinu, des pistes cyclables bidirectionnelles du côté du centre commercial, qui posent des problèmes de dangerosité au niveau des accès du parking du Woluwe Shopping Center, des accès aux parkings des entreprises et des accès aux quartiers riverains.

Voici quelques éléments de difficulté auxquels nous sommes confrontés lorsque nous appréhendons le boulevard de la Woluwe dans son état actuel.

Différents scénarios sont proposés pour l'implantation de la prolongation de la ligne de tram 94. La STIB nous avait annoncé que la ligne de tram 94 ne serait pas prolongée pour le moment au-delà d'Herrmann-Debroux. La question de l'utilisation de la ligne sur le boulevard du Souverain, entre Herrmann-Debroux et les Étangs, est donc déjà en question.

Cinq scénarios sont envisagés :

- l'aménagement de la ligne de tram du côté du parc;
- l'aménagement du tram à distance du parc ;
- l'aménagement du tram coté parc le long du trottoir, comme repris dans la version permis STIB
- Il est étonnant que l'on puisse évoquer cette version "permis STIB". A ma connaissance, j'ignore si un permis a été déposé en ce sens -
- l'aménagement de la ligne de tram côté ville le long de la contre-allée, et enfin
- l'aménagement de la ligne de tram au centre avec une berme centrale.

En considérant les demandes de permis déposées pour le tronçon boulevard du Souverain - Woluwe concernant l'avenue de Tervueren, la situation semble avoir été déterminée.

Les lignes de tram installées dans le cadre de ce permis d'urbanisme, longent le parc, avec la contre-allée du côté du parc. Il s'agirait d'un scénario supplémentaire, qui n'a rien à voir avec la liste des scénarios que je viens de vous exposer.

La question a-t-elle été tranchée ? Quelles sont les suites réservées au projet ? Quelles options sont-elles privilégiées concernant le tunnel inondable ? Quels sont les aménagements prévus pour les

De heraanleg van de Woluwelaan zou dus zeker geen slechte zaak zijn.

Voor de verlenging van tramlijn 94 zijn er verscheidene scenario's uitgewerkt. De MIVB meldde al dat de lijn voorlopig niet verder dan tot Hermann-Debroux zal worden doorgetrokken. Dat betekent dat er al wordt nagedacht over een verlenging op de Vorstlaan, tussen Hermann Debroux en de Vijvers.

Meerdere scenario's worden overwogen:

- de aanleg van de tramlijn langs het park;
- op afstand van het park;
- langs het trottoir;
- langs de andere kant van de laan;
- in het midden van de laan.

Als ik kijk naar de vergunningsaanvragen voor het deel van de Tervurenlaan tussen de kruispunten met de Vorstlaan en de Woluwelaan, lijkt de situatie duidelijk te zijn. In die vergunningsaanvraag lopen de tramsporen immers langs het park.

Is er een definitieve keuze gemaakt? Hoe zit het met de tunnel die soms onder water loopt? Welke maatregelen neemt u voor fietsers en voetgangers? Voor voetgangers is het niet eenvoudig om zich van Sint-Pieters-Woluwe naar Sint-Lambrechts-Woluwe te bewegen.

Hoe zit het met de heraanleg van de Woluwelaan, voorbij het kruispunt met de Paul Hymanslaan en de Vanderveldelaan, in de richting van het Vlaams Gewest? Het gaat over ingrijpende werken en ik wou graag uw mening kennen.

cyclistes puisque l'aménagement d'un itinéraire cyclable régional est envisagé sur le boulevard de la Woluwe ?

Qu'en est-il des options prévues pour les piétons ? Les problèmes de liaisons piétonnes entre les quartiers de Woluwe Saint-Pierre et Woluwe Saint-Lambert sont nombreux.

Qu'en est-il de la prolongation du réaménagement éventuel du boulevard, au-delà du carrefour avenue Paul Hymans et avenue Vandervelde, du côté de Woluwe Saint-Lambert, voire Woluwe Saint-Etienne, et du côté des communes de Zaventem, Kraainem et donc de la Région flamande. Il s'agit d'un chantier important . Je souhaite dès lors être informé de votre attitude et des décisions prises ainsi que de la réflexion de vos services quant à l'évolution de ce dossier.

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- Ce dossier, ouvert de longue date, nous préoccupe notamment en ce qui concerne l'avenir du boulevard de la Woluwe.

On sait que c'est un boulevard dangereux où les accidents de piétons et les décès sont relativement fréquents. En dépit de la pose récente de grilles, il reste deux carrefours très dangereux.

On entend souvent que la Région veut fermer le tunnel qui se trouve avenue Paul Hymans et avenue Vandervelde. Qu'en est-il réellement ?

Beaucoup d'habitants se demandent si le tram 94 passera à gauche ou à droite, côté Shopping ou parc des Sources. Cela change la circulation pour les habitants, le centre commercial, les écoles, puisqu'il y a deux écoles importantes... Avez-vous des informations à ce sujet ?

On sait que les pistes cyclables du boulevard ne sont pas en bon état. Quand on procédera aux réaménagements pour le tram, ne faudrait-il pas penser à une piste cyclable à double sens plutôt que deux de part et d'autre du boulevard ? Serait-ce utile ?

Le petit tunnel qui permet de passer sous le boulevard de la Woluwe de l'avenue Vandervelde à

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Dit dossier sleept al lang aan. We maken ons met name zorgen over de Woluwelaan.*

Zelfs nadat er recent hekken geplaatst werden, blijft dit een zeer gevaarlijke laan, waar heel wat ongelukken gebeuren met voetgangers.

Het gewest zou de tunnel aan de Paul Hymanslaan en de Vanderveldelaan willen sluiten. Klopt dat?

Zal tram 94 aan de kant van het Shopping Center rijden of aan die van het Bronnenpark? Dat beïnvloedt het verkeer voor de omwonenden, het winkelcentrum en de scholen in de omgeving.

De fietspaden langs de laan zijn in slechte staat. Zou het niet beter zijn om één fietspad in twee richtingen te maken aan één kant van de weg, wanneer u de tramsporen aanlegt?

De kleine tunnel van de Vanderveldelaan naar de Paul Hymanslaan is erg vuil en onaangenaam. Zult u daar wat aan doen?

l'avenue Paul Hymans est dans un état tel, avec tags et odeurs pestilentielles, qu'on ose à peine y entrer. Des mesures sont-elles prévues ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces questions me permettent de faire le point de la situation. Il s'agit ici d'un très grand projet.

Les travaux de prolongement de la ligne 94 sont en cours au boulevard du Souverain. Au vu de leur avancement, la mise en service est prévue pour mars 2011. Sur cette partie, la coordination des interventions des divers concessionnaires ne s'est pas déroulée de manière idéale, compte tenu, notamment, de ce que Beliris, chargé de l'aménagement des voiries n'a attribué le marché que récemment. Il y a également eu quelques pépins à Auderghem, mais qui étaient accidentels et n'étaient pas dus à une mauvaise coordination des responsables du sous-sol. Cela fait partie des impondérables.

Notamment du fait de ce retard à cause de Beliris, la STIB a dès lors assuré la coordination des travaux. Bruxelles Mobilité est intervenu à plusieurs reprises pour régler divers problèmes suite aux difficultés rencontrées.

Il a été décidé que le terminus provisoire sera établi sur l'avenue de Tervuren, à hauteur du Musée du tram. La question de la traversée a donc été élucidée.

Pour reprendre l'historique, en 2001, la direction Politique et Déplacements de l'AED a commandé une étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre le long des boulevards du Souverain et de la Woluwe. Le réaménagement du boulevard de la Woluwe était déjà repris, en ces termes, dans les objectifs de cette étude: "Cette étude présente une opportunité de revaloriser le boulevard de la Woluwe présentant actuellement un caractère autoroutier".

Le rapport du bureau d'études Aries n'intègre ni esquisses ni profils des trois scénarios retenus à l'époque. Quelques scénarios ont été étudiés superficiellement au cours de cette étude.

Le texte sommaire du document de la phase 3 de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Aan de Vorstlaan zijn de werken aan de gang voor de verlenging van lijn 94, die tegen maart 2011 operationeel moet zijn. De coördinatie tussen de verschillende concessiehouders verliep niet ideaal. Beliris, dat belast is met de wegenaanleg, gunde pas onlangs de aanbesteding. Ook in Oudergem duikten er een paar onverwachte problemen op.*

Na de vertraging bij Beliris, heeft de MIVB de coördinatie van de werken overgenomen. Mobiel Brussel heeft een reeks kleine moeilijkheden opgelost.

De voorlopige eindhalte komt bij het Trammuseum aan de Tervurenlaan. Het probleem van het oversteken is daarmee opgelost.

In 2001 bestelde het BUV een haalbaarheidsstudie over een eigen bedding voor het openbaar vervoer langs de Vorstlaan en de Woluwelaan. Eén van de doelstellingen van deze studie was meteen ook een heraanleg van de Woluwelaan.

Het rapport van het studiebureau Aries bevat geen schetsen van de drie scenario's die destijds geselecteerd werden. Enkele andere scenario's werden oppervlakkig bekeken.

De studie wijst onder meer op een duidelijke wil om van deze weg een ware stadsboulevard te maken. Dat biedt meteen ook heel wat manoeuvreerruimte voor een eigen bedding voor trams.

Verder zegt de studie dat het overgrote deel van de activiteiten van scholen, ondernemingen en handelszaken, plaatsvindt aan de westelijke kant van de Woluwelaan. Voor het openbaar vervoer zijn er "vele mogelijkheden".

Twee sporen aan de linkerkant zouden de reizigers onmiddellijk toegang bieden tot de activiteiten langs de reisweg. Dat lijkt een aantrekkelijk idee, maar het zou wel een handicap betekenen voor de eigen bedding, die dan alle in- en uitritten van de

cette étude prévoit, en ce qui concerne l'implantation urbanistique du site propre :

- en introduction, "la volonté de transformer cette artère en véritable boulevard urbain structurant est très claire. Un remodelage complet du boulevard est donc envisageable et laisse dès lors une large marge de manoeuvre pour la réflexion sur l'implantation du site propre tram."

- en ce qui concerne la localisation des activités, "la toute grande majorité des activités, tant scolaires qu'économiques et commerciales, est située sur le côté ouest du boulevard de la Woluwe."

- en ce qui concerne les transports en commun, "plusieurs solutions sont envisageables".

La solution des deux voies côté gauche "donne un accès immédiat aux activités présentes sur le parcours. Entreprises, écoles et commerces sont alors directement desservis. Cette solution semble attrayante, mais handicape potentiellement fort la performance du site propre car celui-ci doit alors traverser toutes les entrées et sorties d'entreprises et du Woluwe Shopping Center."

La deuxième possibilité est de placer les deux voies au centre. Si cette solution permet de rendre le tram le plus visible possible, elle place les voitures aux extrémités du boulevard, donc les rapproche des espaces verts et des activités. De plus, tous les utilisateurs sont obligés de traverser la rue pour rejoindre le trottoir ou le tram, quelle que soit leur destination.

La troisième possibilité place les deux voies côté droit. D'apparence peu attractive car le tram est alors le plus loin des commerces et activités, cette solution a l'avantage de permettre au site propre un fonctionnement optimal car il n'est alors plus traversé que par les quelques rues locales perpendiculaires, mais par aucune entrée de garage ou de commerce.

Un avantage important est qu'il est dès lors possible de prendre des mesures atténuant le bruit de la route, puisque celle-ci est séparée des espaces verts par le site propre. Il est en plus possible d'intégrer le tram de manière agréable pour ses usagers par des aménagements spécifiques, dans le but d'intégrer le site propre comme une transition entre les lieux d'activité et ceux de détente.

ondernemingen en het Shopping Center moet oversteken.

De tweede mogelijkheid bestaat erin om de sporen in het midden van de laan te leggen. Dat is goed voor de zichtbaarheid van de tram, maar het autoverkeer zou dan moeten opschuiven en een deel van het park opslokken. Bovendien moeten passagiers dan altijd de straat oversteken om de tram te nemen, uit welke richting ze ook komen.

De derde mogelijkheid bestaat erin om beide sporen aan de rechterkant te leggen. Dat lijkt niet zo'n aantrekkelijke keuze omdat de tram dan ver van de winkels stopt, maar heeft het voordeel dat de trambedding in dat geval enkel zou worden gekruist door verkeer uit een paar zijstraten.

Bovendien is het dan mogelijk om het verkeerslawaai te beperken, omdat de straat van het groen wordt gescheiden door een trambedding. De trambedding kan worden aangelegd op een manier die de omgeving aangenaam maakt voor de passagiers, zodat de tramsporen een soort overgang vormen tussen economische activiteit en ontspanning.

Een andere oplossing zou erin bestaan om het ene spoor aan de linkerkant van de weg te leggen en het andere aan de rechterkant. Die optie zou echter de nadelen van alle andere oplossingen combineren. We kiezen dus voor de derde oplossing: de beide sporen worden aan de kant van het park gelegd.

Het studiebureau wijst erop dat het de bedoeling is om het openbaar vervoer te bevorderen en tegelijkertijd de openbare ruimte optimaal te verdelen onder alle gebruikers. De studie dateert van 2002.

Eind 2007 was het bijzonder bestek van Mobiel Brussel over de studie inzake de heraanleg van de Woluwelaan klaar. Het is immers niet enkel de bedoeling om bij de heraanleg van de laan rekening te houden met de doelstellingen van de MIVB, maar ook om een hele resem andere functies mogelijk te maken.

Het is de geschikte gelegenheid om na te denken over de heraanleg van een laan die dateert uit de tijd dat de auto nog heer en meester was in de stad.

Une autre solution consiste à placer une voie côté gauche et une voie côté droit. Cette solution, bien qu'elle équilibre les éléments structurants du paysage, est un hybride et cumule les inconvénients des autres solutions. Nous retenons donc la troisième solution : deux voies du côté droit du boulevard, à savoir le côté du parc.

Le bureau d'étude conclut lui-même : "Le souci principal a toujours été de favoriser les transports en commun tout en s'inscrivant dans une vision contemporaine de la distribution de l'espace public à tous les acteurs qui l'utilisent. Il aurait été possible de développer certains aspects plus en profondeur, mais cette étude se présente comme une réflexion complète et globale sur le design et les fonctionnalités d'un espace à réaménager dans certains cas en profondeur."
Je précise que cette étude date de 2002.

Fin 2007, Bruxelles Mobilité a lancé le cahier spécial des charges relatif à l'étude du réaménagement du boulevard de la Woluwe. Cette étude est justifiée par la volonté de prévoir un aménagement du boulevard prenant non seulement en compte les objectifs de la STIB, mais envisageant également un aménagement intégrant toutes les fonctions comme cela se fait aujourd'hui dans toutes les grandes villes.

Le tram est un élément à ce point structurant qu'il impose cette réflexion. C'est une occasion unique de revoir l'aménagement d'un boulevard configuré à une époque où la voiture était maîtresse de la ville, dans un contexte urbain nettement moins dense qu'aujourd'hui. La géométrie du boulevard pousse à une utilisation de type "autoroutier" de la voirie.

Le présent marché vise une réflexion globale afin de partager l'espace public du boulevard de la Woluwe jusqu'à la station de métro Roodebeek autrement que tel qu'il l'est actuellement, dans une vision de multimodalité et de convivialité, en améliorant les conditions de circulation pour les transports en commun, les piétons, les cyclistes et les PMR, en répondant aux critères suivants.

Les objectifs de cette étude sont les suivants :

- la valorisation de l'espace public ;
- le renforcement de l'intermodalité ;
- le caractère vivable de la circulation : accessibilité multimodale en intégrant la nouvelle ligne de tram

Het is nu eerder de bedoeling om de openbare ruimte op een andere manier te verdelen en meer ruimte te maken voor het openbaar vervoer, voetgangers, fietsers, enzovoort.

De doelstellingen van deze studie zijn de volgende:

- herwaardering van de openbare ruimte;
- versterking van de intermodaliteit;
- comfortabel verkeer: duurzame mobiliteit en multimodaliteit door de integratie van tramlijn 94;
- verkeersveiligheid: bescherming van de zachte weggebruikers;
- herwaardering van de oevers van de Woluwe;
- opvang van het regenwater.

Dit resulteerde in vier scenario's:

- scenario 1: de tram rijdt aan de kant van het park, zonder wijzigingen aan te brengen aan de laan zelf (versie Aries en versie MIVB);
-scenario 2: de tram rijdt aan de kant van het park, maar op een afstand;
- scenario 3: de tram rijdt aan de kant van de stad, langs de ventweg;
- scenario 4: de tram rijdt in het midden van de laan.

De studieopdracht betreft de heraanleg van de openbare ruimte van de Woluwelaan in Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe, vanaf de Tervurenlaan (kruispunt niet inbegrepen) tot aan het kruispunt met de Veldkapellaan (tunnel inbegrepen) en de Paul Hymanslaan, en vanaf het kruispunt met de Woluwelaan tot aan het kruispunt met de Roodebeeksteenweg. Ter hoogte van het kruispunt Woluwe-Hymans is het deel van de Vanderveldelaan tot aan de Overstraat ook in de studie inbegrepen.

De studie gaat ook over twee zones langs de Hymanslaan: het deel tussen de Hymanslaan en het Woluwe Shopping Center en de zone voor de parking van station Roodebeek, tussen de Brellaan en de Roodebeeksteenweg.

Aan de hand van een kaart zou ik u dit alles duidelijker kunnen uitleggen.

94, et mobilité durable ;

- la sécurité routière : assurer la sécurité et le confort des usagers doux - je préfère d'ailleurs, pour les piétons et les cyclistes, parler d'usagers actifs ;
- la mise en valeur des rives de la Woluwe ;
- la gestion de l'eau de ruissellement.

Il en résulte les quatre scénarios suivants :

- scénario 1 : tram côté parc, avec maintien du profil de voirie, version Aries et version STIB, donc sans intervention sur le boulevard même ;
- scénario 2 : tram côté parc, à distance du parc ;
- scénario 3 : tram côté ville, le long de la contre-allée ;
- scénario 4 : tram au centre du boulevard.

Le marché d'étude porte sur le réaménagement de l'espace public du boulevard de la Woluwe à Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, à partir de l'avenue de Tervueren - carrefour non compris - jusqu'au croisement avec l'avenue Chapelle aux Champs (carrefour y compris), tunnel inclus, et de l'avenue Paul Hymans à partir du carrefour avec le boulevard de la Woluwe jusqu'au carrefour de la chaussée de Roodebeek.

Au carrefour Woluwe-Hymans, la partie de l'avenue Vandervelde jusqu'à la rue de la Rive est comprise également.

Le long de l'avenue Paul Hymans, l'étude de deux zones est comprise dans le présent marché : la partie engazonnée entre l'avenue Hymans et le Woluwe Shopping Center et la zone devant le parking de transit de la station de métro Roodebeek entre l'avenue Brel et la chaussée de Roodebeek.

Tout ceci serait bien sûr beaucoup plus clair et intéressant en étant expliqué sur une carte.

M. Aziz Albishari.- J'en parlais justement avec ma collègue. Il serait peut-être intéressant pour nous d'avoir une présentation par le bureau d'études.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On va y arriver, parce que tout ceci n'est pas fini.

J'ai reçu récemment une note de Bruxelles Mobilité à propos de l'avancement de cette étude et des différentes options possibles, compte tenu des

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Zou het adviesbureau deze studie kunnen komen becommentariëren?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Dat zal waarschijnlijk gebeuren.*

Ik heb onlangs een nota van Mobiel Brussel ontvangen over de verschillende opties uit de studie. De tunnel onder het kruispunt Hymans-

objectifs affirmés.

La suppression du tunnel sous le carrefour Paul Hymans-Émile Vandervelde a été envisagée, vu la faible largeur de l'espace disponible entre la trémie du tunnel et le parc Slot.

J'ai eu cette lettre, mais aussi, déjà, un premier contact avec Bruxelles Mobilité pour me faire expliquer le tout avec des cartes.

Une réunion avec la STIB sur ce sujet est prévue prochainement. Vous avez raison de dire qu'il faut essayer d'accorder les points de vue.
Je ne prendrai une décision qu'au moment où je disposerai de tous les éléments nécessaires à cette fin et dans le cadre de mon plan d'action pour cette législature, qui est en voie de rédaction. J'espère pouvoir tirer une conclusion dans quelques mois.

Les communes de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert m'ont informée de ce qu'elles sont favorables à une implantation des voies de tram le long du parc. Dans les dernières évolutions de l'étude figurent des éléments nouveaux et intéressants, qui nous incitent à maintenir ce dialogue avec les communes.

La commission pourrait se pencher à nouveau sur ce dossier dans quelques mois, lorsque nous serons parvenus à une conclusion, éventuellement en présence du bureau d'études.

Au-delà de Roodebeek, le tram serait ultérieurement prolongé vers l'avenue Marcel Thiry. Sur ce tronçon du boulevard de la Woluwe, les voies seraient probablement implantées "côté ville".

M. Aziz Albishari.- Ce tronçon longe une zone Natura 2000.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Toutefois, aucun plan plus concret n'a été dessiné à ce jour pour un aménagement complet en direction de l'avenue Marcel Thiry.

Je n'ai pas encore eu de contacts précis pour une prolongation au-delà de la frontière régionale, bien que j'estime qu'une ligne de tram jusqu'au bassin d'emploi de la zone de l'aéroport constituerait un plus. Nous devrions également envisager cette possibilité dans le cadre d'autres projets qui sont en

Vandervelde zou worden geschrapt wegens een gebrek aan ruimte.

Ik heb ook medewerkers van Mobiel Brussel ontmoet. Ze hebben me alles aan de hand van kaarten uitgelegd.

Binnenkort is er een vergadering met de MIVB over dit onderwerp. U zegt terecht dat de verschillende standpunten op elkaar moeten worden afgestemd.

Ik neem pas een beslissing als ik alle nodige informatie heb ontvangen en mijn actieplan voor deze regeerperiode klaar is.

De gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe lieten weten dat ze er de voorkeur aan geven om de tramsporen langs het park te leggen.

De commissie zou zich binnen enkele maanden, wanneer de knoop is doorgehakt, opnieuw over dit dossier kunnen buigen. Eventueel kunnen vertegenwoordigers van de studiebureaus worden uitgenodigd.

Voorbij Roodebeek zou de tram kunnen worden verlengd tot de Marcel Thirylaan. Daar komen de tramsporen waarschijnlijk niet langs de kant van het park.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Dat stuk loopt langs een Natura 2000-gebied.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er bestaan nog geen concrete plannen voor die verlenging.*

Ik heb nog geen contacten gelegd met het Vlaams Gewest over een verlenging van de tram naar Vlaanderen, hoewel het een voordeel zou zijn om een tram te hebben die de luchthavenzone bedient.

Als er een concreet plan is, zal ik het aan de commissie voorleggen.

cours de réalisation.

En ce qui concerne ce projet concret, nous l'exposerons à la commission dès que nous aurons tiré une conclusion.

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

M. Aziz Albishari.- Je remercie Mme la ministre pour cette présentation de l'état des lieux de ce projet, même si cette discussion peut sembler très touffue pour ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de consulter le dossier.

J'aimerais toutefois attirer votre attention sur quelques éléments : il faut être attentif à ce que ce projet très important pour la Région se déroule en conformité avec les options qui seront prises dans le cadre du Plan IRIS 2 et du Plan régional de développement durable, en termes de mobilité mais aussi en termes environnementaux : qualité de l'air, qualité de l'eau (le boulevard longe le cours d'eau de la Woluwe ; les eaux de ruissellement sont régulièrement polluées par les voiries).

Je voudrais aussi attirer votre attention sur la liaison inter-quartiers pour les piétons, les cyclistes, c'est-à-dire les usagers actifs. Cette définition me plaît beaucoup plus que celle d"usagers doux".

Je me ferai un plaisir de suivre ce dossier de manière attentive et constructive.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- U moet erop toezien dat de ontwikkeling van dit plan strookt met de doelstellingen van het Iris 2-plan en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Met andere woorden, u moet ook aandacht besteden aan de lucht- en waterkwaliteit.*

Het is ook belangrijk dat voetgangers en fietsers zich gemakkelijk van de ene naar de andere wijk kunnen bewegen .

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

concernant "l'état déplorable des routes en Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de erbarmelijke toestand van de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

Mme Danielle Caron.- La presse fait souvent écho de l'état déplorable des routes wallonnes. Il ne faut

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- De toestand van de wegen in het Brussels Gewest is*

pas aller très loin pour se rendre compte de ce que la situation n'est guère plus brillante en Région bruxelloise, même si vous avez réussi il y a quelques jours à débloquer douze millions d'euros supplémentaires par rapport aux 45 millions qui vous étaient dévolus dès le départ pour les travaux de voirie.

Même si 15% seulement des voiries sont régionales, et toutes les autres communales, la Région exerce la tutelle sur les communes et peut certainement réaliser un travail à plus long terme sur ce plan.

De nombreux automobilistes se tournent vers leur assureur afin de tenter d'obtenir un dédommagement pour des dégâts occasionnés à leur véhicule par le mauvais état des routes wallonnes. Cette situation pourrait également se rencontrer en Région bruxelloise. Chaque automobiliste lésé devrait alors prouver la négligence éventuelle du gestionnaire de la route concernée pour être dédommagé. Nul doute que les automobilistes bruxellois n'hésiteront pas à faire appel à cette solution si le gouvernement bruxellois s'avère responsable, par négligence, de l'état des routes, qui sont parfois laissées dans un état désastreux.

En tant que parlementaires, nous sommes en droit de nous poser ce type de questions car cette situation pourrait avoir des répercussions sur le budget régional.

De nombreux nids de poules sont signalés à la suite des conditions hivernales de ces dernières semaines. Il suffit de voir, par exemple, l'état de la rue Ducale qui longe le cabinet du ministre-président mais est aussi une artère fréquentée par de nombreux automobilistes, cyclistes et piétons. D'autres voiries sont en mauvais état, comme la route au bois de la Cambre, la rue de la Loi, le long du parc Josaphat... La liste n'est pas exhaustive.

Les réparations effectuées actuellement ne sont que provisoires. Pour des réparations définitives, il faudra attendre qu'il ne gèle plus.

Ne serait-il pas possible de concevoir des routes plus solides ? Dans d'autres villes comme Paris ou Genève, qui sont confrontées aux mêmes conditions hivernales, l'aménagement des routes semble plus définitif. En Région bruxelloise, on se

erbarmelijk, ook al hebt u dan 12 miljoen euro extra middelen verkregen bovenop de 45 miljoen voor wegenwerken.

Slechts 15% van de wegen zijn gewestelijk, maar het gewest heeft ook het toezicht op de gemeenten, die de overige wegen beheren, en kan dus op langere termijn werken.

Veel automobilisten proberen via hun verzekeringsagent een vergoeding los te krijgen voor schade opgelopen door de slechte wegen in Wallonië. Daarvoor moet de nalatigheid van de beheerder van de wegen bewezen zijn. Dit zou ook in Brussel kunnen gebeuren, wanneer de Brusselse regering verantwoordelijk blijkt te zijn voor de slechte wegen. Dat kan gevolgen hebben voor de gewestbegroting.

De strenge winter heeft voor veel putten in de weg gezorgd. De herstellingen die nu plaatsvinden, zijn slechts voorlopig. Voor definitieve herstellingen moeten we wachten tot het niet meer vriest.

In andere steden, zoals Parijs en Genève, lijken de wegen beter bestand tegen de vrieskou. In Brussel wordt er een oppervlakkige laag gelegd, die snel weer stuk gaat. Pakken Parijs en Genève de zaken anders aan, bijvoorbeeld door minder zout en meer zand te strooien?

Kunt u als toeziende overheid geen garantie van pakweg tien jaar vragen bij leveranciers en wegenbouwers?

De herstellingen mogen niet te oppervlakkig zijn en moeten bovendien gebeuren wanneer het niet te warm of te koud is. De investeringen kunnen dan ook beter gespreid worden.

Zou het niet goedkoper zijn om duurzame wegen aan te leggen dan steeds maar weer herstellingen te moeten uitvoeren?

Moet u niet regelmatig vrachtwagens laten aanrukken om het wegdek te herstellen? Zou het niet efficiënter zijn om op langere termijn te werken?

Klopt het dat de wegen pas hersteld kunnen worden vanaf 21 maart, na afloop van de winter? Ik heb vernomen dat er ondertussen wel een overzicht van te herstellen wegen kan worden gemaakt.

contente d'appliquer une couche superficielle, une rustine, sur les trous existants, et le revêtement se détériore à nouveau très rapidement. Paris ou Genève gèrent-elles différemment leurs voiries en période hivernale ? Utilisent-elles moins de sel, plus de sable ?

En tant qu'autorité de tutelle sur les voiries communales, la Région ne pourrait-elle sensibiliser les pouvoirs organisateurs ou exiger une garantie décennale ou autre auprès des fournisseurs ou entrepreneurs de voiries ?

On ne peut se contenter de remplacer la couche usée par une épaisseur insuffisante. De plus, il faut veiller à effectuer ces travaux dans de bonnes conditions climatiques, lorsqu'il ne fait ni trop chaud ni trop froid, et de façon à répartir les investissements à plus long terme.

Ne serait-il pas moins onéreux d'aménager des routes durables plutôt que de réaliser des travaux au fur et à mesure, au cas par cas ?

Ne serait-il pas plus efficace de travailler sur le long terme ?

Selon un article publié dans le Nord Éclair du 7 février 2010, il faudra patienter avant de prévoir des réparations dans les rues de Bruxelles. Est-il vraiment trop tôt pour programmer des interventions d'ensemble sur les voiries déficientes, faut-il attendre la fin de l'hiver, à savoir le 21 mars ? D'ici là, on apprend qu'un cadastre des voiries dégradées pourrait être réalisé.

En attendant, les automobilistes, ainsi que les deux-roues et les piétons, devront faire fort attention pour éviter les nids-de-poule. Seules les interventions d'urgence semblent être faites, et encore pas partout. Il y a des trous énormes à certains endroits que même les automobilistes doivent éviter. Faire des travaux avant cela, est-ce vraiment jeter de l'argent par les fenêtres ? Ne pourrait-on pas mettre du sable ou du gravier pour éviter les accidents ?

Un indicateur existe qui permet à Bruxelles-Mobilité de contrôler en permanence l'état des voiries et d'encoder les plaintes qui leur parviennent des particuliers, des polices et des communes. L'inventaire complet de l'état des voiries régionales sera en principe prêt pour ce printemps. Qu'en est-il ? Pourrait-on en avoir la

Ondertussen moeten weggebruikers erg voorzichtig zijn om gaten in het wegdek te vermijden. Er gebeuren blijkbaar enkel dringende herstellingen. Op sommige plaatsen zitten er enorme gaten in het wegdek. Is het werkelijk onmogelijk om daar al iets aan te doen? Kunt u ze niet met zand of grind laten vullen?

Mobiel Brussel beschikt over middelen om de toestand van het wegennet permanent te controleren en klachten te verwerken. In principe moet het volledige overzicht van de toestand van het wegennet in de lente klaar zijn. Wat is de stand van zaken?

Hoe zullen de herstellingen plaatsvinden? Worden de werken gespreid? Zijn er gewestwegen die het eerst worden aangepakt? Hoe wordt de volgorde bepaald?

Wordt er een budget uitgetrokken voor dringende herstellingen en herstellingen op lange termijn? Ik las in de krant dat daarvoor 57 miljoen euro beschikbaar is. Als dat onvoldoende blijkt, kunt u dan elders geld vinden voor de herstellingen?

Na een strenge winter kunnen de kosten snel oplopen. Zou het budget voor wegenwerken niet flexibel moeten zijn? Bestaat er al een overzicht van dringende problemen? Zijn die herstellingen al gepland? Het zou goed zijn als de bewoners daarover informatie kregen.

Het gedrag van bepaalde weggebruikers kan erg gevaarlijk zijn.

Sommige bestuurders wijken op het allerlaatste moment uit, omdat ze een gat in het wegdek niet tijdig hebben gezien. Dat brengt de zachte weggebruiker in gevaar. Kan men de putten in het wegdek niet beter aanduiden?

primeur ?

Comment allons-nous procéder aux réparations ? Des phases sont-elles prévues ? Des voiries régionales sont-elles prioritaires par rapport à d'autres dans le déroulement des travaux ? Si oui, comment est déterminé l'ordre de succession des travaux ?

Existe-t-il un budget extensible alloué aux réparations dites de sécurité ainsi qu'aux réparations prévues à plus long terme ? J'ai lu dans la presse que le budget était passé à 57 millions. Si ce n'était pas suffisant, serait-il possible de trouver d'autres crédits pour ces réparations ?

Afin de faire face à des réparations coûteuses dues à un hiver rude, ce budget ne devrait-il pas avoir une certaine marge de liberté, ou, si celui-ci est fixe, serait-il possible d'obtenir un bois de rallonge ? Les cas dits urgents pour des questions de sécurité sont-ils déjà répertoriés et leurs réparations prévues à court terme ? Existe-t-il un calendrier des travaux urgents que la population peut consulter ? Si les habitants, ou en tout cas les municipalistes, pouvaient être tenus au courant du moment prévu pour les travaux, cela pourrait les faire patienter.

Le comportement actuel de certains usagers - automobilistes, motards, cyclistes - peut s'avérer très dangereux.

En effet, ils font des écarts de manière impromptue afin d'éviter ces trous et mettent en danger les autres piétons, motards ou cyclistes à proximité immédiate. Le motard ou le cycliste peut, lui aussi, faire un écart au dernier moment, car il n'a pas vu l'obstacle suffisamment tôt. N'y a-t-il pas moyen de renseigner clairement ces trous ou d'informer d'une manière ou d'une autre les usagers pour qu'ils ne soient pas surpris ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je ne m'étendrai pas sur le "gap" existant entre les contributeurs des infrastructures de mobilité à la Région et les usagers desdites infrastructures.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Er bestaat een grote kloof tussen de gewestelijke beheerders en de gebruikers van de mobiliteitsinfrastructuur.*

Il est regrettable que certains travaux de voirie, leur asphaltage à peine terminé, laissent apparaître des ornières ou des irrégularités. Pour mettre fin à de telles situations, il serait judicieux de créer un poste de contrôleur des travaux publics. Les braconniers font les meilleurs garde-chasse. Celui-ci serait au fait de tous les trucs et astuces des entrepreneurs de travaux publics afin d'éviter que des chantiers à peine achevés livrent des résultats catastrophiques. Ces problèmes induisent en outre des dépenses supplémentaires dans les années à venir.

Soms is het asfalt nog maar pas gegoten of er duiken al problemen op, zoals spoorvorming of putten. Het zou dus nuttig zijn om voor dergelijke openbare werken een controleur aan te stellen. Als de werken slecht worden uitgevoerd, zorgt dat immers alleen maar voor bijkomende kosten.

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

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

M. Jamal Ikazban.- J'ajouterais que ces chantiers supposés achevés donnent bien souvent l'impression de ne pas l'être, en raison du matériel, des barrières, ou autres éléments divers qui y sont abandonnés. Cette situation, qui n'est pas marginale en Région bruxelloise, contribue à une image de saleté et confère un caractère de dangerosité au site en question.

D'après une interview parue dans la presse d'une personne qui y oeuvre, reboucher les trous dans les routes est un combat inégal. Il est aussi évident qu'à Bruxelles nous payons également pour d'autres. En effet, Bruxelles joue un rôle important de capitale, notamment de l'Europe, et est traversée par bon nombre de navetteurs. Dans ce cadre, je pense qu'il convient de rappeler que le pouvoir fédéral a aussi une responsabilité, notamment par rapport au coût que cela implique en termes d'aménagement et d'entretien des routes. Nous ne pouvons pas à nouveau en faire abstraction. Ce n'est pas aux seuls Bruxellois de financer les investissements permettant de rénover et d'améliorer l'état de nos routes, et donc la sécurité.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Na de werken ruimen de aannemers bovendien de boel niet altijd goed op. Vaak blijft er nog werfmateriaal achter. Dat is niet alleen gevaarlijk, maar oogt bovendien niet netjes.*

In een krantenartikel wordt aangeklaagd dat herstellingen aan de Brusselse wegen met lokale middelen worden gefinancierd, terwijl het wegennet grotendeels ook door pendelaars wordt gebruikt. Brussel is bovendien de hoofdstad van Europa. De federale overheid moet dus ook haar verantwoordelijkheid opnemen en middelen ter beschikking stellen voor de heraanleg en het onderhoud van de Brusselse wegen, en zo bijdragen tot de veiligheid van de weggebruikers.

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

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

M. Aziz Albishari.- Je suis un peu frustré, parce que, pour alléger cette commission, j'ai retiré une question traitant de la problématique des chantiers non finis, notamment pour le cas patent de la place Louise. Soit.

Je me suis rendu récemment tant aux Pays-Bas qu'en France. Force est de constater - avec une certaine gêne - que dès que l'on passe la frontière, le revêtement des routes s'améliore considérablement. Nous avons en Belgique, en Wallonie comme en Flandre, un problème

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- Ik voel me wat gefrustreerd. Om de agenda van deze commissievergadering te verlichten, heb ik mijn vraag over onvoltooide werven, onder meer die op het Louizaplein, ingetrokken.*

Ik heb vastgesteld dat de Franse en Nederlandse wegen in veel betere staat zijn dan de Belgische. We hebben een structureel probleem in ons land. Zowel de gewesten als de federale overheid moeten nadenken over betere wegenbouwtechnieken en materialen.

structurel quant au type de revêtement et à sa pose. Nous devons réfléchir, à l'échelle régionale mais aussi nationale, au type de revêtement utilisé et à sa technique de pose. Comment expliquer la meilleure performance de nos voisins par rapport à nous ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces dernières années, la Région a privilégié les investissements dans de nombreuses modernisations de voiries pour répondre aux nouveaux besoins en matière de mobilité -comme l'amélioration des voies de transports en commun- et de sécurité, comme les réaménagements des carrefours avec plateaux et casse-vitesse.

L'hiver a occasionné des dégâts importants à nos vieilles voiries. Les revêtements dégradés depuis plus de quinze ans devront probablement être rénovés en 2010. A vos questions, je ne pourrai pas répondre en détail, car les solutions techniques revêtent des aspects fort diversifiés selon les cas.

A force de différer l'entretien pour des raisons diverses, les dégâts visibles sur les routes, à Bruxelles, mais aussi en Flandre et en Wallonie, sont considérables. A l'avenir, Il serait nécessaire d'élargir les contrats conclus avec les entreprises afin que ceux-ci, outre leur construction, comprennent également l'entretien des routes.
Cette pratique est généralisée en France. L'état des autoroutes y est d'ailleurs de qualité grâce à cette formule de PPS élargi.

Nous devrions envisager cette possibilité, et convenir à l'avenir des contrats garantissant la qualité des routes construites.

Dans un premier temps, dans les semaines à venir, mon administration fera procéder de manière globale aux réparations des trous.

Trois techniques seront appliquées en fonction de la gravité du trou et de sa position par rapport à la circulation : le comblement à l'asphalte à froid, la réparation à l'asphalte à chaud, et le traitement à l'asphalte coulé.

L'objectif prioritaire est d'arriver à effectuer rapidement les réparations et à remettre le réseau à niveau d'ici fin mars, en fonction du gel et des

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De voorbije jaren heeft het gewest vooral geïnvesteerd in de modernisering van de wegen om in te spelen op de nieuwe mobiliteitsbehoeften (verbetering van de assen voor het openbaar vervoer) en veiligheidsbehoeften (herinrichting van kruispunten met plateaus en verkeersdrempels).*

Zowel in Brussel als in Vlaanderen en Wallonië heeft de winter grote schade aangebracht aan de oude wegen, waarvan het onderhoud gedurende jaren werd uitgesteld. In de toekomst moeten wij misschien het Frans voorbeeld volgen en de contracten met de aannemers uitbreiden, zodat zij niet alleen met de aanleg van de wegen, maar ook met het onderhoud ervan worden belast. Dankzij die praktijk beschikt Frankrijk immers over een wegennet van een uitstekende kwaliteit.

In een eerste fase zal mijn administratie ervoor zorgen dat alle gaten in het wegdek worden gerepareerd.

De gaten worden op verschillende wijzen met asfalt gevuld, afhankelijk van de ernst van de schade.

Het is de bedoeling om de dringende herstellingen tegen eind maart uit te voeren. Indien nodig wordt er 's nachts gewerkt. De planning is afhankelijk van het weer en van nieuwe schadegevallen.

Misschien moeten we in twee fasen werken en worden eerst de herstellingen met koud asfalt uitgevoerd en daarna, wanneer het weer beter is, die met warm asfalt. De laatstgenoemde herstellingen kunnen nu immers nog niet worden uitgevoerd, omdat het nog kan vriezen.

De volgorde van de herstellingen zal afhankelijk zijn van het overzicht dat in maart klaar moet zijn.

Er worden drie prioriteitsniveaus gedefinieerd. Prioriteit 1 wil zeggen dat het wegdek in 2010 moet worden vernieuwd, prioriteit 2 in 2011 en

nouvelles dégradations. Au besoin, nous envisageons de travailler de nuit pour augmenter la productivité.

En fonction de l'inventaire des dégâts en cours, nous serons peut-être amenés à intervenir en deux phases, selon les cas : des réparations plus rapides, mais moins résistantes, à l'asphalte à froid, suivies de réparations à chaud, plus résistantes, lorsque les conditions climatiques seront meilleures. Comme nous l'avons déjà expliqué, la réparation à chaud ne peut pas encore se faire maintenant parce qu'il y a encore trop de risques de gel.

Le choix des axes à rénover dépendra de l'inventaire de l'administration prévu pour la mi-mars. Il s'agit d'un inventaire purement technique, basé sur l'observation visuelle de l'état du revêtement et la structure supposée de la chaussée.

Les priorités de cet inventaire sont définies en termes d'échéances de rénovation, indépendamment de tout projet de modernisation. La priorité 1 suppose un asphaltage en 2010 ; la priorité 2, un asphaltage en 2011 ; et la priorité 3, un asphaltage entre 2012 et 2014.

Cet inventaire fera l'objet d'une négociation et le programme des réalisations tiendra compte des projets de modernisation prévus et de l'importance de l'axe au niveau mobilité et du trafic.

Par ailleurs, l'administration n'a pas attendu son inventaire et prépare des dossiers d'asphaltage pour les axes ou tronçons d'axes suivants : les abords du rond-point Schuman, l'avenue Britsiers, l'avenue Orban, le tunnel Reyers vers Meiser, le boulevard Reyers, l'avenue Charles Quint, l'Allée Verte, l'avenue des Robiniers, le rue des Palais, la chaussée de Vilvorde, l'avenue de Vilvorde, l'avenue des Olympiades, et l'avenue des Gloires Nationales.

Le budget disponible en 2010 pour ces dépenses se compose comme suit :

- pour l'entretien local et ponctuel, un montant de 3.990.000 euros est prévu pour toute réparation de trottoirs, pistes cyclables et chaussées. Il s'agit de la réparation de trous, tranchées, affaissements, effondrements, d'évacuation des eaux de voiries, de dallage, de pavage, de petits aménagements, etc.
- pour l'entretien linéaire, 5.614.000 euros ont été

prioriteit 3 tussen 2012 en 2014.

Het overzicht zal de basis vormen voor onderhandelingen. In de planning zal rekening worden gehouden met geplande aanpassingswerken en met het belang van de wegen voor de mobiliteit.

De administratie is bezig met de voorbereiding van de herstelling van het wegdek van een aantal wegen, zoals het Schumanplein, de Keizer Karellaan, enzovoort.

Het budget voor wegenwerken van 2010 bestaat uit twee delen. Met het eerste deel is een bedrag van 3,99 miljoen euro gemoeid. Het dient voor de herstelling van gaten in het wegdek, het leggen van stoeptegels en dat soort dingen. Voor het tweede deel is 5,614 miljoen euro uitgetrokken. Het dient om volledig nieuwe asfaltlagen aan te brengen en in sommige gevallen de structuur van het wegdek te verstevigen.

Ik hoop dat de bedragen zullen volstaan, maar het is mogelijk dat we meer geld nodig zullen hebben. In dat geval zullen we met begrotingsmiddelen moeten schuiven en is het mogelijk dat we andere belangrijke werken die in 2010 waren gepland moeten uitstellen.

Alle dringende werken worden onmiddellijk besteld bij aannemers. Door de vrieskou zijn ze echter nog niet van start kunnen gaan.

De achterstand zal weggewerkt worden als de inventaris is opgesteld.

Er bestaat een lijst met bestelbonnen uit verschillende gegevensbanken die nog niet online geraadpleegd kunnen worden. De burgers hebben geen toegang tot de kalender van de werken, maar de gemeenten kunnen informeren naar de geprogrammeerde werken.

Elke weggebruiker die materiële schade of lichamelijke letsels heeft opgelopen, kan een gedeeltelijke financiële tussenkomst aanvragen via een formulier dat te vinden is op de website van het gewest (www.brussel.irisnet.be). Als hij het woord "schadegeval" in de zoekmachine intikt, komt hij bij het juiste formulier terecht.

Als een burger merkt dat een gat in het wegdek niet

prévus, pour des asphaltages avec renforcement occasionnel de la structure.

Suite aux dégâts de l'hiver, bien que j'espère que ces montants suffiront, il est possible que les budgets alloués aux revêtements de voirie doivent être revus à la hausse. Des arbitrages devront alors être opérés à l'intérieur du budget 2010, pour ce qui sera alloué à l'entretien et la rénovation des voiries et aux oeuvres d'art, budget qui s'élève maintenant à 57 millions d'euros. Si nous devions allouer davantage de moyens à l'entretien, nous serions alors contraints de postposer des travaux importants qui étaient prévus pour cette année.

Toutes les réparations urgentes sont immédiatement commandées aux entrepreneurs pour être exécutées dans les jours qui suivent. Toutefois, le gel n'a pas permis d'effectuer des réparations efficaces, et ils sont en attente de températures positives pour effectuer de nouvelles réparations comme pour répondre aux nouvelles demandes.

Le retard sera résorbé à l'occasion des interventions regroupées de ce mois de mars résultant de l'inventaire.

Il existe une liste des bons de commande extraits des différentes bases de données qui ne sont, à ce jour, pas consultables en ligne. Les citoyens n'ont pas accès au calendrier des travaux à venir. Mais les communes pourront s'informer des travaux programmés.

Tout usager qui subit des dégâts matériels ou corporels peut adresser une demande d'intervention dans les frais encourus moyennant une procédure à découvrir sur le site internet de la Région (www.bruxelles.irisnet.be) en tapant le mot "sinistre" dans le moteur de recherche, suite à quoi le demandeur est guidé vers la page concernée.

Si par hasard nos services n'avaient pas repéré des trous malgré l'inventaire, les citoyens peuvent appeler le numéro vert de Bruxelles Mobilité pour signaler les dégâts. Il s'agit du 0800/94.001.

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

Mme Danielle Caron.- J'ai trois questions.

Je n'ai pas l'impression que nous ayons déjà fait, au niveau de la Région bruxelloise ou des communes,

in de inventaris is opgenomen, kan hij dat melden via het groene nummer van Mobiel Brussel: 0800/94.001.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Ik heb de indruk dat noch het gewest noch de gemeenten een kosten-batenanalyse hebben gemaakt van de werven en van de onderhoudswerken, om zo*

d'évaluation du rapport coût-bénéfice, en comparant les coûts qu'engendrent tous les entretiens et le fait de pouvoir avoir des routes tout de suite bien faites. On peut prendre le cas de la rue de la Loi, sous votre prédécesseur ; il ne s'agit pas d'une vieille voirie, mais elle est dans un état déplorable. Cela va au-delà de cette question d'âge. Il y a un problème, que vous avez abordé tout à l'heure : faut-il, oui ou non, demander à un entrepreneur de prendre aussi en charge l'entretien ? Il faudrait aller plus loin et comparer tous les entretiens que l'on fait - asphaltage à chaud, à froid, - au fait de faire de bonnes routes, plutôt que de les traiter superficiellement. C'est ma première question, à laquelle je n'ai pas encore entendu la réponse que je souhaitais.

Au niveau de l'agenda, vous me dites que les communes pourraient avoir l'information. Si un inventaire existe et doit être réalisé pour la mi-mars, pourquoi les habitants ne pourraient-ils pas y avoir eux aussi accès ?

Il a des réparations à froid qui sont plus rapides. Doit-on malgré tout attendre que l'inventaire soit terminé ? Ne peut-on aller plus vite, si la situation présente un danger pour tout un chacun ?

rekening te kunnen houden met de toestand van de wegen op lange termijn. De Wetstraat is niet oud, maar ligt er in een erbarmelijke staat bij. De centrale vraag is of een aannemer al dan niet moet instaan voor het onderhoud van de wegen die hij aanlegt.

De frequentie en de aard van het onderhoud (koud of warm asfalt) moeten grondig bekeken worden. Oppervlakkige onderhoudswerken zijn niet de beste optie. U hebt mijn vraag hierover nog niet beantwoord.

De inventaris zal tegen midden maart aan de gemeenten worden overgemaakt. Waarom zal hij niet toegankelijk zijn voor de bevolking?

Onderhoudswerken met koud asfalt zouden snel kunnen gebeuren. Het is niet opportuun te wachten tot de inventaris voltooid is, gezien de risico's op het vlak van verkeersveiligheid.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout d'abord, la rue de la Loi n'a pas été refaite en profondeur. On y a juste mis une couche d'asphaltage.

Quand il y a dans une rue des travaux importants, les citoyens en sont en principe avertis à temps - même si ce n'est pas des mois à l'avance - à l'aide de toutes-boîtes.

Mme Danielle Caron.- Pourquoi ne pas mettre cela tout de suite sur internet ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mon cabinet et les services de Bruxelles Mobilité répondent déjà très bien à longueur de journée aux questions des citoyens, par mail et par lettre. Peut-on faire plus en mettant les choses sur internet ? Quand on programme des travaux, on n'est pas toujours sûr des dates ; c'est l'élément délicat. On ne veut pas décevoir les citoyens. Nous allons étudier comment encore mieux avertir les communes et les habitants ; mais pour le moment, on fait ce qu'on peut, en répondant à des demandes très concrètes.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De onderhoudswerken in de Wetstraat zijn niet grondig gebeurd. Er is enkel een nieuwe laag asfalt gelegd.*

In het geval van grondige werkzaamheden worden de burgers goed op voorhand verwittigd via een folder in hun brievenbus.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Waarom verschijnt die informatie niet op het internet?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Mijn kabinet en Mobiel Brussel wijden nu al veel tijd aan het beantwoorden van vragen via e-mail en via de post. Zou informatie op het internet echt een meerwaarde betekenen?*

Een delicate kwestie is de startdatum van de werkzaamheden, waarover we nooit helemaal zeker zijn. We zoeken naar een oplossing. Op dit moment doen we al het mogelijke om de burgers voldoende in te lichten, door hun concrete vragen te

Je vois que j'ai oublié de répondre au souci de M. Ikazban, qui est aussi le mien. Il faut évidemment "ranger" les chantiers quand le travail est terminé. C'est une priorité : je veux que les responsables de ces chantiers prennent soin de cet élément.

Mme Danielle Caron.- Il faut aussi des garanties pour les travaux d'entretien.

- L'incident est clos.

(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'utilisation des radars en Région de Bruxelles-Capitale".

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

Mme Danielle Caron.- En matière de radars, il y a une distinction à faire entre les caméras destinées uniquement à photographier les véhicules qui franchissent les feux rouges à proximité des carrefours et les autres qui sont là pour contrôler la vitesse qui est limitée à 50 km/h sur l'ensemble du territoire bruxellois, sans compter les zones résidentielles où la vitesse autorisée ne peut dépasser 30 km/h.

Il y a des inepties relatives à ces radars. Pourquoi avoir limité la vitesse à 50 km/h dans les tunnels de la Petite Ceinture et à certains endroits comme dans les tunnels de l'avenue de Tervuren, alors que le long de l'avenue de Tervueren on peut rouler à 70 km/h ? Il n'est pas facile pour l'automobiliste de s'y retrouver dans la réglementation relative aux différentes vitesses à respecter : 30, 50, 70 km/h. Cela peut même changer à l'intérieur du même tunnel. Ce problème a déjà été soulevé lors des législatures précédentes, mais il existe encore des aberrations dans les panneaux de circulation pour la limitation de la vitesse.

beantwoorden.

Mijnheer Ikazban, ook ik vind het belangrijk dat een werf wordt opgeruimd, zodra hij voltooid is. Ik sta erop dat de aannemers daarvoor zorgen.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Nog belangrijker is dat ze verantwoordelijk blijven voor de onderhoudswerken.*

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebruik van radars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de camera's die aan de kruispunten worden geplaatst om voertuigen te flitsen die door het rood licht rijden en de camera's die tot doel hebben de snelheid te controleren.*

In het Brussels Gewest is de maximumsnelheid beperkt tot 50 km/u, met uitzondering van de woonerven, waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Waarom is op sommige plaatsen in de Brusselse tunnels die maximumsnelheid opgetrokken tot 70 km/u? Binnen sommige tunnels gelden nu meerdere snelheidsbeperkingen. Dat zorgt voor onduidelijkheid bij de automobilisten.

De camera's die de naleving van de verkeerslichten moeten controleren, werden geplaatst langs de grote invalswegen en de wegen met meerdere rijstroken (Groendreef, Keizer Karellaan, Louizalaan, Van Praetlaan, Kroonlaan, Tervurenlaan, Leuvensesteenweg, Industrielaan, Leopold III-laan, Van Paepsemlaan, Schmidtlaan,

Les premiers radars - ceux qui contrôlent les feux rouges - ont été placés le long des grands axes de pénétration et sur les avenues à voies de circulation multiples. Leur présence est rapidement devenue plus préventive que réellement répressive, car les conducteurs habitués connaissent leur existence et la circulation se ralentit dès lors naturellement devant les radars. En dehors des heures de pointe et la nuit, surtout, l'automobiliste fait donc normalement plus attention aux radars.

Les petits appareils se multiplient aux feux rouges des grands boulevards. Ils contrôlent à la fois le respect des feux et la vitesse, essentiellement sur l'Allée Verte, les avenues Charles-Quint, Louise, Van Praet, de la Couronne et de Tervuren, la chaussée de Louvain et les boulevards Industriel, Léopold III, Van Paepsem, Schmidt et du Souverain.

Début 2010, il a été prévu de placer un système identique à celui qui vient d'être mis en oeuvre au tunnel de Cointe à Liège. Il s'agit d'un système basé sur des caméras qui filment la plaque de tout véhicule entrant dans le tunnel. À la sortie, une autre caméra peut reconnaître la même plaque. Un ordinateur calcule ainsi la moyenne réelle. Cela permet de repérer les véhicules roulant en excès de vitesse dans le tunnel, au-delà de 50 ou 70 kilomètres par heure.

En cas d'excès, le numéro de la plaque de la voiture concernée est transmis à un panneau lumineux et affiché à côté d'un message du genre "vous roulez trop vite". Ce type d'installation devrait fonctionner d'ici peu. Est-ce déjà le cas dans certains tunnels de la capitale ?

Le service Radar de la police de Bruxelles-Ixelles, regroupant trois districts, a communiqué ses chiffres pour l'année 2008. Durant l'année écoulée, le service a contrôlé 307.658 voitures et 24.152 procès-verbaux ont été dressés, ce qui est beaucoup pour une seule zone. À ce chiffre, il faut encore ajouter la somme des contrôles effectués par les radars automatiques : 7.688 infractions ont été enregistrées sur plus de dix millions de véhicules contrôlés. Ces infractions de la route sont des excès de vitesse et des feux brûlés, voire les deux en même temps. Au total, 296 permis de conduire ont été retirés, toujours pour la zone de Bruxelles-Ixelles.

Vorstlaan). Hun aanwezigheid wordt snel preventief in plaats van repressief, want zodra de automobilisten weten waar ze staan, vertraagt het verkeer automatisch.

Begin 2010 zou in de Brusselse tunnels een camerasysteem worden ingevoerd dat ook in de Cointetunnel van Luik wordt gebruikt. Er zouden aan het begin en het einde van de tunnel camera's worden geplaatst die de nummerplaat registreren en de gemiddelde snelheid berekenen. Bij overdreven snelheid zou op een lichtbord de boodschap "u rijdt te snel" verschijnen. Wanneer zal dit systeem in werking treden?

In 2008 heeft de radardienst van de politiezone Brussel-Elsene 307.658 voertuigen gecontroleerd en 24.152 pv's opgesteld. Daarnaast hebben de automatische camera's 7.688 overtredingen vastgesteld op een totaal van meer dan 10 miljoen gecontroleerde voertuigen. Er werden 296 rijbewijzen ingetrokken.

Camera's zijn nuttig. De meeste ongevallen worden veroorzaakt door overdreven of onaangepaste snelheid. Overdreven snelheid leidt ook tot een verhoging van de luchtvervuiling en de geluidshinder en vergroot het onveiligheidsgevoel in de wijken.

Volgens de algemene directie Statistiek en Economische Informatie is de verkeersveiligheid in Brussel er de voorbije jaren niet op verbeterd.

Het aantal personen dat na een verkeersongeluk binnen de dertig dagen overlijdt als gevolg van het ongeval, is in 2008 met 13% gestegen in vergelijking met 2007, tot 35 personen.

Het aantal zwaargewonden is gedaald, maar de resultaten zijn nog steeds niet beter dan die van eind jaren negentig. De meeste slachtoffers zijn zwakke weggebruikers. In 2003 werd op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid de doelstelling geformuleerd om het aantal zwaargewonden en doden tegen 2010 met de helft terug te dringen. Die doelstelling halen we helemaal niet.

Is het niet mogelijk om de automobilisten duidelijk te informeren over de verkeersregels in het Brussels Gewest? Kunt u niet meer aandacht besteden aan zwakke weggebruikers nu zachte

Les radars sont utiles, car les statistiques des accidents démontrent que la vitesse excessive et non adaptée reste l'une des raisons principales des accidents de la route, la Région de Bruxelles-Capitale n'échappant pas à la règle. Sans oublier que les vitesses élevées génèrent également d'autres désagréments, comme l'augmentation de la pollution de l'air, de la pollution sonore, sans parler du sentiment d'insécurité que les citoyens bruxellois perçoivent quand des automobilistes roulent vite dans leur quartier, ou à proximité d'un parc où des enfants jouent tranquillement.

Cependant, il semble que la Région bruxelloise n'ait pas évolué en matière de sécurité routière ces dernières années. Selon les chiffres de la DGSIE (Direction générale statistique et information économique), la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale n'évolue pas dans la bonne direction.

En ce qui concerne le nombre de "décédés 30 jours", c'est-à-dire le nombre de personnes impliquées dans un accident de la route décédant immédiatement ou des suites de cet accident dans les 30 jours qui suivent, on observe une augmentation de 13% en 2008 par rapport à 2007, ce qui représente un total de 35 morts en 2008.

En ce qui concerne le nombre de blessés graves, il est en diminution mais le résultat ne s'est toujours pas amélioré par rapport à la fin des années 1990. Les principales victimes sont des usagers faibles. En 2003, les États généraux de la Région de Bruxelles-Capitale se fixaient pour objectif de réduire de 50% le nombre de blessés graves et de morts sur nos routes d'ici 2010. On est loin du compte.

N'est-il pas possible d'informer clairement l'automobiliste de la réglementation, applicable aux quatre coins du territoire de la Région bruxelloise, qu'il y a lieu de respecter ?

Ne peut-on remettre l'usager faible au sens large au centre de nos préoccupations, à l'heure où l'on prône de plus en plus la mobilité douce dans les déplacements quotidiens via des campagnes de sensibilisation destinées au large public ?

Ne peut-on mettre en place un système de contrôle d'efficacité de la politique de prévention en cours, préconisé aussi par les États généraux; et mettre les

mobiliteit steeds meer wordt gepromoot? Is het niet mogelijk om een controlesysteem in te voeren, teneinde de efficiëntie van het preventiebeleid te toetsen, en om de cijfers over de verkeersslachtoffers te verspreiden zodat snelheidsduivels aan het denken worden gezet?

Hoeveel radars zoals die in de Cointetunnel zijn er in Brussel? Op welke plaatsen staan ze? Wanneer kunnen we over cijfers beschikken inzake het aantal ongevallen en verkeersdoden?

Zijn er nog investeringen in radars gepland?

Elke dode of gewonde is er een te veel.

chiffres davantage en évidence afin de sensibiliser les automobilistes qui roulent trop vite ?

Combien de radars du même type que celui du tunnel de Cointe sont déjà en fonction à Bruxelles ? À quels endroits ? Quand pourrons-nous disposer de résultats chiffrés sur la tendance observée, telle que la diminution du nombre d'accidents et de morts ?

Quels investissements sont-ils prévus en matière de radars à Bruxelles ?

Trente-cinq personnes décédées, c'est trente-cinq de trop, des familles entièrement anéanties, sans compter les blessés graves. Souvenons-nous en à l'heure de nous pencher sur des solutions.

Discussion

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

M. Emin Özkara.- De manière générale, mon groupe politique est favorable à l'ensemble des mesures préventives et/ou répressives qui permettent de réduire la vitesse. À ce titre, nous encourageons le gouvernement à multiplier les campagnes d'information, les casse-vitesses et surtout les zones 30.

En ce qui concerne la vitesse dans les tunnels, une petite précision s'impose, sachant que certains proposent régulièrement de réduire la vitesse à 50km/h dans les tunnels. Pour information, le fait de rouler à 50km/h est plus polluant qu'à 70km/h.

Ensuite, on peut se demander si le Parquet serait réellement en mesure de sanctionner l'ensemble des automobilistes qui dépassent les 50km/h.

Cela étant, il conviendrait de mieux signaler la vitesse autorisée en fonction du tunnel dans lequel on roule, comme le propose Mme Caron.

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

M. Vincent De Wolf.- Je suis stupéfait d'apprendre que l'on pollue moins à 70km/h qu'à 50km/h ! D'après mes informations en la matière, il semblerait que les mesures de réduction de la vitesse prises lors des pics de pollution 1, 2 et 3

Bespreking

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

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Mijn fractie is voorstander van preventieve of repressieve maatregelen om de snelheid van het verkeer af te remmen. Daarom pleiten we voor informatieverstrekking, snelheidsdrempels en de invoering van zones 30.*

Regelmatig stelt iemand voor om de snelheid in de tunnels te beperken tot 50 km/u, maar 50 km/u rijden is meer vervuilend dan 70 km/u rijden.

Het parket is wellicht niet in staat om iedereen te bekeuren die sneller rijdt dan 50 km/u.

Het zou wel goed zijn om de toegelaten snelheid in de tunnels beter aan te geven.

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Ik ben stomverbaasd dat 70 km/u rijden minder vervuilt dan 50 km/u rijden. Bij vervuilingspieken wordt immers de maximumsnelheid verlaagd om de vervuiling tegen te gaan. Waar haalt de heer*

soient liées à la constatation qu'au moins vite on roule, au moins on pollue.

J'aimerais donc savoir d'où M. Özkara détient cette information.

M. Emin Özkara.- Celle-ci figure dans une étude de l'IBSR.

M. Vincent De Wolf.- S'agit-il de la pollution atmosphérique ou sonore ? Au niveau de la pollution atmosphérique, il paraît évident que la réduction de la vitesse entraîne une réduction de la pollution. C'est d'ailleurs pour cela que des mesures de réduction de la vitesse sont prises lors de pics de pollution 1, 2 ou 3.

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

M Emmanuel De Bock.- On constate effectivement un défaut d'information.

Récemment, la vitesse maximale autorisée est passée de 50 à 70 km à l'heure dans certains tunnels, comme le tunnel Léopold II. Les autres tunnels de la petite ceinture ne sont pas concernés et cela pose clairement un problème. Dans le tunnel Trône, par exemple, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure et, quelques centaines de mètres plus loin, elle est limitée à 70 km à l'heure. Je connais personnellement des personnes qui furent parmi les dernières flashées à 55 ou 60 km à l'heure.

Du point de vue de la proportionnalité, flasher dans un tunnel dans lequel un dégagement est prévu en cas de détresse ne me paraît ni très malin ni très utile. Or, beaucoup de zones de police le font. J'estime qu'il serait plus intelligent de flasher à l'extérieur du tunnel qu'à l'intérieur, et ce également pour des questions d'étalonnage. Il est en effet difficile d'étalonner à l'intérieur d'un tunnel car les nombreuses voitures qui passent sont source d'imprécision. Il serait donc utile d'envisager une stratégie et de flasher plutôt à l'entrée et à la sortie des tunnels mais, bien entendu, pas au détriment de la sécurité.

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

Mme Céline Delforge.- Je voudrais réagir à l'idée selon laquelle on polluerait davantage à 50 km à

Özkara dat vandaan?

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Uit een studie van het BIVV.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Gaat het om luchtvervuiling of geluidsoverlast? In het eerste geval lijkt het evident dat trager rijden minder vervuiling oplevert.*

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Er is inderdaad een gebrek aan informatie.*

Onlangs werd de maximumsnelheid in bepaalde tunnels, zoals de Leopold II-tunnel, verhoogd tot 70 km/u. In de andere tunnels van de kleine ring is dit 50 km/u gebleven. Dat betekent dat de maximumsnelheid te vaak verandert.

Tunnels moeten in noodgevallen zo vlug mogelijk vrijgemaakt worden. Het is dan ook niet zo'n goed idee om daar te flitsen, zoals veel politiezones doen. Ze kunnen dat beter buiten de tunnel doen. Tunnels zijn ook minder geschikt om de flitscamera's te ijken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Wat het verschil in vervuiling betreft tussen 50 en 70 km/u,*

l'heure qu'à 70.

D'une part, il faut tenir compte de la pollution sonore et de l'avis des riverains des voiries où l'on autoriserait le 70 km à l'heure. D'autre part, la sécurité routière doit évidemment primer. Même au bénéfice d'une éventuelle diminution de la pollution atmosphérique, il serait évidemment irresponsable de mettre des vies en danger.

De toute façon, la vitesse est étroitement liée à la régularité du trafic et si l'on autorise les voitures à rouler plus vite, il y a davantage de chances qu'elle roulent en accordéon avec des accélérations et décélérations plus fréquentes. In fine, c'est le pire scénario que l'on puisse imaginer. Plus la vitesse est constante, mieux cela vaut en termes de pollution. Et plus la vitesse est basse, plus on a de chances qu'elle soit constante.

J'invite donc mes collègues socialistes à ne pas se contenter de reprendre des données hors contexte et qui ne se vérifient pas en circulation urbaine.

M. Vincent De Wolf.- Je suis rassuré devant cette belle cohésion de la majorité, Mme Delforge !

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

M. Emin Özkara.- Mon intervention portait uniquement sur les tunnels. Je fournirai toute la documentation requise, Mme la députée.

Mme Céline Delforge.- Je ne vous ai pas entendu dire que vous vous limitiez aux tunnels.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je répondrai avec plaisir à la question relative à l'utilisation des radars en Région de Bruxelles-Capitale.

La réglementation en termes de vitesse autorisée est relativement simple et est portée à la connaissance des usagers de la route par des signaux routiers. La limitation à 50 km/h est d'application en agglomération, tout en étant matérialisée par un panneau de signalisation de type FAA, qui représente la silhouette de maisons noires sur fond blanc.

moet u ook rekening houden met de geluidsoverlast. Anderzijds moet natuurlijk de verkeersveiligheid primeren. We moeten geen levens in gevaar brengen om de luchtvervuiling te verminderen.

Als wagens sneller mogen rijden, dan is de kans groter dat ze meer moeten afremmen en optrekken en dat is meer vervuilend dan aan een constante snelheid rijden. In dat opzicht is een lagere snelheid dus minder vervuilend.

We moeten alle gegevens bekijken in de context van het stadsverkeer.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- De meerderheid is het roerend eens!*

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

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- Mevrouw Delforge, ik had het enkel over de tunnels.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat heb ik u niet horen zeggen.*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De regels over de maximumsnelheid zijn relatief eenvoudig en worden aangegeven met verkeersborden. In de bebouwde kom is de maximumsnelheid beperkt tot 50 km/u.*

Als er een andere maximumsnelheid geldt, wordt die aangegeven met een verkeersbord. Er zijn bijvoorbeeld verkeersborden die het begin en het einde van de zones 30 aangeven. Op woonerven is de maximumsnelheid trouwens beperkt tot 20 km/u.

De maximumsnelheden variëren soms op

Lorsqu'une autre vitesse est autorisée, en pratique, soit le 70 km/h, soit le 30 km/h, celle-ci est matérialisée par des panneaux de signalisation de type C43 - vitesse autorisée jusqu'au prochain carrefour - et C45 - fin de la limitation. Pour la limitation à 30 km/h, la forme la plus courante est la "zone 30", également matérialisée par des panneaux de début et de fin de zone. À noter encore que, dans les zones résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h et non pas 30km/h, comme vous l'avez indiqué.

Concernant la variabilité des vitesses autorisées d'un axe à l'autre, il faut savoir que des adaptations ont été faites suite à une étude menée en 2006 et 2007 par l'IBSR (Institut belge de la sécurité routière) en collaboration avec la Région. Ce document s'intitule "Vers une gestion optimale de la vitesse dans les tunnels et sur les grands axes de la Région de Bruxelles-Capitale, rapport technique réalisé à l'intention de la Région Bruxelles-Capitale", et date de mai 2007.

Comme tout automobiliste possède son permis de conduire et est censé maîtriser les règles du Code de la route, le respect des vitesses autorisées devrait couler de source. De nombreuses campagnes d'information et de sensibilisation ont déjà été menées par l'IBSR ou la Région afin de rappeler les règles existantes, de même que les dangers d'une vitesse excessive et inadaptée.

De plus, l'administration n'est pas avare en termes de panneaux placés sur les voiries qu'elle gère. On entend parfois qu'il y a trop de panneaux, mais vu l'attitude de certains usagers, cela s'avère nécessaire. Une attention toute particulière est apportée à la signalisation de police pour que celle-ci soit suffisamment visible et compréhensible pour les différents usagers de la route. Pour preuve, de nombreux panneaux de rappel sont ajoutés aux endroits sujets à doute et, ce, en collaboration avec les services de police.

Les derniers chiffres relatifs à l'évolution de la sécurité routière à Bruxelles démontrent effectivement que, malgré les nombreuses actions entreprises, les objectifs fixés par l'Union européenne et les États généraux ne sont malheureusement pas atteints.

C'est pourquoi, suite au bilan à l'horizon 2010 effectué lors de la matinée du 8 décembre dernier,

verschillende verkeersassen. De wijzigingen zijn het resultaat van een studie over de snelheid in de Brusselse tunnels en verkeersassen die het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in 2006 en 2007 heeft uitgevoerd.

Automobilisten moeten een rijbewijs hebben en worden geacht de verkeersregels te kennen. Het BIVV en het Brussels Gewest hebben al heel wat informatiecampagnes gevoerd om chauffeurs op de gevaren van overdreven snelheid te wijzigen.

Overigens worden er behoorlijk veel verkeersborden op gewestwegen geplaatst. Volgens sommigen staan er zelfs te veel borden, maar gelet op het gedrag van sommige weggebruikers zijn ze wel noodzakelijk. Er wordt er op toegezien dat de borden voldoende zichtbaar en duidelijk worden geplaatst. Op vele plaatsen staan er herhalingsborden.

De recentste cijfers over de verkeersveiligheid in Brussel tonen aan dat de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de EU en de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid jammer genoeg niet worden gehaald, ondanks alle maatregelen.

Daarom heeft staatssecretaris De Lille beslist om werkgroepen samen te roepen die een nieuw actieplan voor de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 moeten opstellen. Iedereen moet daarin zijn verantwoordelijkheid nemen.

Het STOP-principe, dat voorrang geeft aan zachte weggebruikers, staat centraal in mijn beleid en is een van de onderdelen van de Grouwels-test die elk project moet doorstaan.

Brussel telt 90 palen die bestemd zijn voor automatische camera's. We hebben 34 verkeerscamera's om de snelheid te controleren en na te gaan of chauffeurs niet door het rood rijden.

De doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid zijn op dat vlak dus bereikt.

Er wordt een nieuw bestek opgesteld, zodat geïnvesteerd kan worden in nieuwe palen op plaatsen die door de politiezones en gemeenten worden gesuggereerd.

mon collègue, le secrétaire d'État Bruno De Lille, a décidé de réunir à nouveau les groupes de travail afin d'élaborer un nouveau plan d'action 2011-2020 pour la sécurité routière. Tous les pouvoirs publics et tous les citoyens sont concernés par ce sujet. Chacun doit prendre ses responsabilités.

Par ailleurs, l'application du principe STOP, à savoir privilégier d'abord les piétons, puis les vélos, ensuite les transports en commun et enfin les transports privés motorisés, se trouve au coeur de ma politique et est l'un des éléments de l'examen Grouwels, lancé la semaine dernière, que doit passer tout projet d'aménagement ou de réaménagement.

En ce qui concerne les radars, il y a lieu de rappeler tout d'abord que la Région de Bruxelles-Capitale dispose à l'heure actuelle de 90 poteaux destinés à recevoir des caméras automatiques - 34 caméras, dont 18 argentiques et 16 digitales - afin de contrôler le respect de la vitesse et du franchissement des feux.

L'objectif fixé en la matière par les États généraux de la sécurité routière de 2003 est donc atteint.

Un nouveau cahier des charges, en cours de rédaction, permettra de procéder à de nouveaux investissements, notamment à l'acquisition et au placement de nouveaux poteaux aux endroits suggérés par les zones de police et les communes.

Concernant l'installation d'un système jumeau à celui qui a été mis en place au tunnel de Cointe à Liège, il y a manifestement confusion.
Celui-ci comporte un mécanisme préventif et répressif. Le système installé à Bruxelles vise prioritairement à répondre à la législation concernant les temps de séjour dans les tunnels en regard de la pollution.

Un premier système avait été installé dès 1996, mais malgré de nombreuses tentatives d'amélioration, il n'a jamais donné totale satisfaction. Dès lors, un nouveau projet a été lancé fin 2006.

Accessoirement au calcul des temps de séjour dans les tunnels, ce système permet de déterminer les vitesses moyennes des véhicules, afin de régler la ventilation des tunnels. Le calcul se fait donc à titre statistique et non répressif.

Er bestaat enige verwarring over het tweelingsysteem. In de Cointetunnel in Luik omvat dit systeem zowel een preventief als een repressief mechanisme, terwijl het systeem in Brussel vooral tot doel heeft de luchtkwaliteit in de tunnels te controleren en te verbeteren.

In 1996 werd een eerste systeem geplaatst, maar dat gaf geen volledige voldoening. Daarom werd eind 2006 een nieuw systeem ontwikkeld. Dat systeem zal niet alleen de tijd berekenen die de voertuigen in de tunnels doorbrengen, maar ook de gemiddelde snelheid, zodat de ventilatie van de tunnels hierop kan worden afgestemd.

Het gaat dus niet om een repressief systeem om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarvoor worden radars gebruikt die de snelheidsovertredingen op een welbepaalde plaats registreren. Het is met dit systeem ook niet mogelijk om een nummerplaat door te zenden naar een lichtbord. Daarvoor zou het systeem moeten worden aangepast.

Momenteel zijn er twee tunnels uitgerust met camera's die nummerplaten kunnen herkennen, namelijk de Rogiertunnel en de Leopold II-tunnel. De voorlopige oplevering is binnen enkele weken gepland. Het systeem zal binnen enkele maanden worden geëvalueerd, voordat het project wordt voortgezet. Als dat het geval is, zou het systeem tegen eind 2011 operationeel moeten zijn in alle tunnels die meer dan 300 m lang zijn (de twaalf tunnels die met ventilatie zijn uitgerust en de Kruidtuintunnel).

Het is pas mogelijk om na een jaar over betrouwbare gegevens te beschikken, maar uit de eerste cijfers van de voorbije weken blijkt dat de gemiddelde snelheid in de Leopold II-tunnel, buiten de spitsuren, tussen 65 en 80 km/uur bedraagt, wat heel wat hoger is dan de toegestane 50 km/uur. Misschien moeten wij op termijn het systeem ook repressief maken om de verkeersveiligheid te verbeteren.

A ce propos, le taux d'identification est inférieur à celui d'un système répressif. Ce système n'a pas été installé dans un but de sécurité routière, puisque les radars effectuent des mesures de vitesses instantanées en un site précis, alors que le système actuel calcule des temps de parcours et subsidiairement, des vitesses moyennes sur des tronçons.

Par ailleurs, le système n'a pas été prévu pour transmettre le numéro de plaque d'immatriculation de la voiture à un panneau lumineux. Pour ce faire, il faudrait l'adapter et cela nécessiterait son homologation, ce qui n'est actuellement pas le cas.

A l'heure actuelle, deux tunnels sont équipés des caméras de reconnaissance des plaques. Quelque 39 caméras sont installées dans les tunnels Rogier et Léopold II, lesquels devraient dans les prochaines semaines faire l'objet de réception provisoire complète. Les performances d'identification feront l'objet d'une évaluation dans les prochains mois afin de confirmer l'éventuelle poursuite du projet.

Si tel est le cas, tous les tunnels de plus de 300 m de long- les douze tunnels pourvus de ventilation ainsi que le tunnel Botanique- devraient être opérationnels pour la fin 2011. Afin de pouvoir dégager des tendances fiables, il importe de disposer d'au moins un an de données représentatives et exploitables.

Néanmoins, les observations des dernières semaines montrent qu'en dehors des heures de pointe, la vitesse moyenne dans le tunnel Léopold II fluctue régulièrement entre 65 et 80 km/h, soit une vitesse largement supérieure aux 50km/h autorisés. A terme, il faudrait pouvoir faire évoluer le système vers un système répressif, afin d'avoir un impact réel sur la sécurité routière.

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

Mme Danielle Caron.- Madame la ministre, savez-vous combien de panneaux de signalisation il y a rue de la Loi, rien que dans le tronçon compris entre Schuman et la petite ceinture ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a en effet de nombreuses plaintes par rapport aux forêts de panneaux de signalisations qui fleurissent un peu

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Weet u hoeveel verkeersborden er staan in de Wetstraat, op het korte stuk tussen het Schumanplein en de kleine ring?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- We ontvangen inderdaad veel klachten over het enorme aantal verkeersborden in de*

partout. Si je ne m'abuse, il n'y a toutefois pas de panneau de limitation de vitesse sur la rue de la Loi.

Nous devons effectivement faire attention à la multiplication anarchique de panneaux de signalisation. Il ne suffit pas de dire que les gens ne sont pas disciplinés lorsqu'ils ne respectent pas la signalisation, par exemple relative à la vitesse, il faut également s'assurer qu'ils puissent clairement voir cette signalisation.

Mme Danielle Caron.- Je les ai comptés : il y avait 112 panneaux dans ce tronçon à l'époque de l'inauguration du rétrécissement de la rue de la Loi. Et je suis persuadée qu'il y en a encore plus maintenant.

Imaginez le nombre d'informations que cela demande d'enregistrer en peu de temps. N'existe-t-il pas un moyen permettant d'informer clairement l'automobiliste ? Par exemple, ne serait-il pas possible que la limite de vitesse soit la même dans tous les tunnels, ou que l'indication soit uniforme ?

Est-il normal que, dans la même avenue, on puisse rouler à des vitesses différentes, comme par exemple avenue de Tervueren, où on peut rouler à 70km/h sur le côté, mais à 50km/h dans le tunnel ? Est-ce logique ? N'y a-t-il pas une manière uniforme de procéder ? Ne peut-on appliquer le même message clair pour l'ensemble des routes en Région bruxelloise ?

Le nombre de panneaux qui pullulent dans nos voiries ne cause-t-il pas plus de tort que de bien ? Il y a même des panneaux qui sont cachés par d'autres et qui ne peuvent être vus, ni des piétons, ni des automobilistes, ni des cyclistes.

A propos de la sécurité, j'ai souvent l'impression, dans l'ensemble de la Belgique et pas seulement en Région bruxelloise, qu'il faut attendre un excès de morts pour agir en certains endroits. Ne pourrait-on pas aller plus loin au niveau de la sécurité ?

Je suis contente de ce que M. De Wolf et d'autres aient réagi par rapport à la vitesse. Comme le dit Mme Delforge, il faut essayer de garder une vitesse stable, notamment pour consommer moins d'essence. Je crois qu'on ne le dit pas suffisamment aux citoyens. La pollution sonore change également en fonction de la vitesse.

Wetstraat. Een snelheidsbeperkend bord staat er echter niet.

Als we van weggebruikers willen verwachten dat ze de verkeersborden respecteren, moeten die duidelijk zichtbaar zijn.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Ik heb het aantal verkeersborden geteld bij de inhuldiging van de versmalling van de Wetstraat. Vandaag zijn het er vast nog meer.*

Is het niet mogelijk om de automobilisten duidelijker te informeren, bijvoorbeeld door de snelheidsbeperking in de tunnels eenvormig te maken? Waarom mag men op sommige delen van de Tervurenlaan 70 km/u rijden en op andere stukken maar 50 km/u? Waarom wordt er over snelheidsbeperkingen niet eenvormig gecommuniceerd?

Op sommige plaatsen staan er zoveel verkeersborden, dat ze elkaar verbergen en daardoor onzichtbaar worden voor voetgangers, automobilisten en fietsers.

Wat het veiligheidsbeleid in Brussel maar ook in de rest van België betreft, grijpt men pas in als er veel doden vallen. Kunnen de veiligheidscriteria niet strenger?

Ik ben blij met de tussenkomst van de heer De Wolf over de snelheidsbeperking. Mevrouw Delforge heeft gelijk, wanneer ze zegt dat een automobilist best een gelijkmatige snelheid aanhoudt.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous avez raison, il y a en effet parfois des forêts de panneaux de signalisation qui dissimulent des informations importantes.

Nous sommes en train de réaliser un inventaire de l'ensemble de ces panneaux, et notre objectif est également de mieux organiser les dispositifs situés à côté des routes.

Vous plaidez pour un rappel des vitesses autorisées et surtout pour leur uniformisation. Personnellement, j'y suis favorable car la situation actuelle est source de confusion pour les automobilistes.

Les autoroutes urbaines seront progressivement plus nombreuses et le 50 km à l'heure devrait donc se généraliser en Région de Bruxelles-Capitale. Mais il faut aussi aménager les routes de manière à ce que les automobilistes ne soient pas encouragés à rouler plus vite.

Mme Danielle Caron.- Les tunnels sont moins dangereux, et la vitesse y est pourtant limitée à 50 km à l'heure.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis globalement d'accord avec le contenu de votre interpellation, mais la concrétisation de la situation que vous préconisez nécessitera encore un peu de temps.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

concernant "le projet pilote E-Cambio".

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is inderdaad zo dat er op sommige plaatsen te veel verkeersborden staan.*

We werken aan een inventaris van al deze borden, met de bedoeling de plaatsing ervan beter te organiseren.

Ik steun uw pleidooi voor een uniforme maximumsnelheid en uw vraag om die beter aan te geven.

Er komen steeds meer wegen bij waar 50 km/u de maximumsnelheid is. We moeten die wegen zo aanleggen dat de mensen niet aangemoedigd worden om sneller te rijden.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- De tunnels zijn minder gevaarlijk en toch is de maximumsnelheid daar maar 50 km/u.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik ben het met uw voorstellen eens, maar het zal tijd kosten om alles uit te voeren.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het proefproject E-Cambio".

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

M. Vincent De Wolf.- La commune d'Etterbeek et Cambio font décidemment bon ménage. J'ai ainsi pu relever dans la presse le lancement, à Etterbeek, d'un projet pilote E-Cambio, lequel devrait permettre d'inclure prochainement des véhicules électriques dans le parc automobile Cambio mis à la disposition des Bruxellois.

Ainsi, un groupe de chercheurs de la VUB a développé, il y a bien longtemps, un projet de recherche qui a permis d'introduire les premiers véhicules électriques à Bruxelles. La Région a conclu un accord de coopération entre Taxipost, Cambio Bruxelles, l'ABSE asbl et la Vrije Universiteit Brussel (VUB). En vue de concrétiser ce projet, la Région aurait déjà dégagé 100.000 euros, étalés sur deux années. Dans la presse, Mme Grouwels nous promet que " le covoiturage a de l'avenir".

Je me réjouis de ce qu'Etterbeek ait été une des premières communes ayant accueilli l'initiative Cambio et que l'on y utilise aujourd'hui des véhicules électriques. La commune recourt en effet à des camions électriques de petite taille pour procéder à la vidange des poubelles publiques.

Dès 2011, combien de véhicules électriques devraient-ils rejoindre le parc Cambio ? Ce nombre devrait-il augmenter au fil des années ?
Le budget de 100.000 euros aujourd'hui dégagé par la Région couvre-t-il l'acquisition de véhicules électriques ?

Quels sont par ailleurs les principaux postes de dépenses de ce projet pilote ? Outre le budget dégagé par la Région, en quoi consiste l'aide apportée par le projet européen « Momo » ? Celui-ci vient-il soutenir d'autres projets actuellement menés par la Région ? Si oui, lesquels ?

Quelle est actuellement l'étendue de l'accord de coopération concernant E-Cambio? Quels rôles vont y jouer les différentes parties à celui-ci ? Quels éléments ont justifié un partenariat avec la VUB ? Enfin, est-il envisagé d'équiper certaines stations Cambio de bornes électriques ?

Discussion

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Onlangs ging in Etterbeek het proefproject E-Cambio van start, waarbij Cambio ook elektrische wagens ter beschikking stelt.*

Deze elektrische wagens werden ontwikkeld door onderzoekers van de Vrije Universiteit Brussel (VUB). Het gewest heeft een samenwerkingsakkoord afgesloten met Taxipost, Cambio Brussel, de vzw ABSE en de VUB. Het trok 100.000 euro uit, gespreid over twee jaar. Mevrouw Grouwels noemde dit project in de pers "het carpoolen van de toekomst".

Het verheugt mij dat Etterbeek één van de eerste gemeenten was waar Cambio van start ging en dat er nu ook elektrische wagens gebruikt worden. De gemeente gebruikt zelf trouwens al enkele elektrische voertuigen.

Hoeveel elektrische wagens zal Cambio vanaf 2011 gebruiken? Zal dit in de loop der jaren vermeerderen?
Volstaat het budget van 100.000 euro om deze wagens aan te kopen?

Wat zijn de voornaamste uitgavenposten van het proefproject? Waaruit bestaat de hulp van het Europese MoMo-project (More options for energy efficient mobility through Car-Sharing)? Steunt het ook andere projecten van het gewest?

Wat is de reikwijdte van het samenwerkingsakkoord over E-Cambio? Wie doet wat? Vanwaar de keuze voor de VUB? Komen er ook oplaadpalen in Cambiostations?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- D'abord, je tiens à féliciter la commune d'Etterbeek pour sa politique en matière de véhicules électriques.

Le projet pilote de Cambio avec des voitures électriques démarrera d'abord avec un véhicule électrique. Après quelques mois, on pourra envisager d'ajouter une voiture électrique d'une autre marque. Néanmoins, étant donné qu'il s'agit d'un test d'intégration de voitures électriques dans un système de voitures partagées, le nombre de véhicules restera limité durant la période de test 2010-2012.

II est prévu d'équiper le campus de la VUB de deux bornes de recharge du type Elektrobay, avec fixation murale. La Région n'octroie pas de subvention pour l'acquisition de la voiture. Les postes budgétaires les plus importants subsidiés par la Région sont les frais de personnel et les prestations de tiers et de sous-traitants, parmi lesquelles il faut compter l'appui scientifique de la VUB. Cette dernière effectue en effet de nombreuses recherches sur les véhicules électriques.

Cette aide apportée par la VUB est essentielle pour pouvoir estimer de quelle manière il convient d'intégrer la voiture électrique dans le système de réservation de Cambio. La VUB réalisera une analyse détaillée de la consommation d'énergie de la voiture électrique et développera des modèles de corrélation qui donneront une idée précise de la consommation à prévoir.

La qualité des batteries - plus particulièrement la durée de vie, le temps de recharge et la qualité de la recharge - sera également étudiée. Cet élément reste jusqu'à présent très sensible.

Le projet E-Cambio ne fait pas partie du projet européen More Options for energy-efficient Mobility through car sharing (MOMO). Celui-ci a, en revanche, permis de réaliser une enquête auprès de 3.399 clients Cambio, à qui l'on a demandé dans quelle mesure ils étaient disposés à utiliser des voitures partagées à mode de propulsion alternatif et plus respectueux de l'environnement.

C'est sur la base de cette enquête que le projet E-Cambio a été lancé. Il s'agit dès lors d'un projet qui vient en complément du projet MOMO.

Mevrouw Brigitte Grouwels *(in het Frans).- Ik feliciteer de gemeente Etterbeek met haar beleid inzake elektrische wagens.*

Het proefproject E-Cambio zal van start gaan met één type elektrisch voertuig. Na enkele maanden kan worden overwogen om een ander merk toe te voegen, maar omdat het om de integratie van elektrische auto's in een systeem van autodelen gaat, zal het aantal voertuigen bewust beperkt worden gehouden tijdens de testperiode 2010-2012.

Op de campus van de VUB komen binnenkort twee Elektrobay herlaadpalen. Het gewest kent geen subsidie toe voor de aanschaf van de wagens, maar wel voor de personeelskosten en de dienstverlening door derden en toeleveranciers, waaronder de wetenschappelijke bijdrage van de VUB.

De VUB zal een omstandige analyse maken van het energieverbruik van een elektrische wagen. Ook de kwaliteit van de batterijen, in het bijzonder de levensduur, de laadduur en de kwaliteit van de heroplading zullen worden bestudeerd.

Het E-Cambioproject maakt geen deel uit van het Europees MoMo-project. Het werd gelanceerd op basis van een enquête bij 3.399 Cambioklanten aan wie gevraagd werd in welke mate zij bereid waren om een auto met alternatieve aandrijving te delen.

De overeenkomst tussen het gewest en Cambio betreft enkele de testperiode en loopt af in december 2011. In de tweede helft van 2011 zal het project grondig worden geëvalueerd en zal worden uitgemaakt of Cambio en het gewest doorgaan met het integreren van elektrische voertuigen in de Cambiovloot.

Dit project verheugt mij. Nu kan er op een objectief wetenschappelijke manier worden nagegaan hoe elektrische voertuigen functioneren en hoeveel herlaadpunten er nodig zijn.

La convention qui lie actuellement la Région et Cambio en ce qui concerne E-Cambio est limitée au test et prendra fin en décembre 2011. Le projet sera évalué en profondeur dans la seconde moitié de 2011. C'est sur cette base que l'on pourra déterminer dans quelle mesure Cambio, et aussi la Région, pourront éventuellement poursuivre l'intégration de véhicules électriques dans la flotte Cambio.

Je me réjouis de ce projet, car il permettra d'évaluer objectivement, sur la base d'une analyse scientifique, le comportement de véhicules électriques dans notre Région.

L'élément des bornes électriques fera aussi partie de l'étude, qui devra déterminer le nombre de bornes nécessaires pour réaliser ce projet.

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

M. Vincent De Wolf.- La réponse de la ministre, honnête et précise, confirme que tout ce qui se dit dans la presse n'est pas toujours vrai. En effet, la presse titrait : "Cambio, des autos électriques". Le pluriel est ici une erreur.

Par ailleurs, entre un bourgmestre et un ministre, la différence est majeure. Quand une commune achète cinq camionnettes électriques, la presse n'en parle pas. Par contre, une voiture électrique pour Mme Grouwels fait l'événement !

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les leçons à tirer suite à un hiver particulièrement rigoureux".

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

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Uit uw antwoord blijkt dat niet alles wat in de krant staat, waar is. Volgens het artikel heeft Cambio meerdere elektrische auto's besteld, maar het gaat blijkbaar over slechts één exemplaar.*

Overigens heeft mijn gemeente acht elektrische bestelwagens gekocht, maar daar halen we de krant natuurlijk niet mee.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de lessen uit een bijzonder strenge winter".

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

M. Vincent De Wolf.- La ministre peut-elle tirer des leçons de cet hiver météorologique, mais aussi budgétaire ? Les périodes de grand froid se sont succédées cette année, avec quelques paralysies.

Les stocks de sel - par ailleurs grand polluant pour l'eau douce - ont été insuffisants pour la Région et les communes, à l'instar d'autres Régions en Belgique et en Europe.

Avez-vous déjà pensé à l'hiver prochain, afin de prévoir des possibilités de commande ou de stockage, lui aussi insuffisant ? Qu'en est-il d'une centrale d'achat conjointe, qui permettrait aux communes et à la Région de disposer d'un stock à prix réduit et à frais partagés ?
L'autonomie communale ne se mesure pas à la quantité de sel pouvant être achetée. L'important est de pouvoir saler les routes lorsque les conditions l'imposent. Je suis favorable à une centrale d'achat conjointe, avec un marché public, des prix réduits et une gestion plus intelligente.

Par ailleurs, les bus de la STIB ont été soumis à rude épreuve cet hiver. Des pneus hiver pour la saison froide sont-ils imaginables dès l'année prochaine ? Dans la négative, pourquoi ?

Je récapitule mes diverses questions : pour l'avenir, avez-vous pris des mesures contre la pénurie de sel ? Envisagez-vous la création d'une centrale d'achat pour les communes et la Région ? Qu'en est-il de l'adaptation du réseau STIB en matière de pneumatiques hivernaux ?

(M. Philippe Close, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous sommes effectivement confrontés à un hiver particulièrement rigoureux, et ce non seulement en Belgique, mais pratiquement dans toute l'Europe. Une longue période de gel persistant a mené à une pénurie des réserves de sel d'épandage sur les marchés internationaux.

A quel type d'hiver les autorités doivent-elles se préparer ?

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- We hebben dit jaar een zeer strenge winter gekend. De zoutvoorraden bleken onvoldoende. Denkt u er al aan om strooizout te bestellen voor de volgende winter? Er is te weinig opslagcapaciteit. Komt er een aankoopcentrale, zodat de gemeenten en het Brussels Gewest samen strooizout kunnen bestellen voor een lagere prijs?*

Gemeentelijke autonomie heeft niets met strooizout te maken. Het belangrijkste is dat er zout kan worden gestrooid als het nodig is. Ik ben dan ook voorstander van een aankoopcentrale.

Ook de bussen van de MIVB hebben deze winter geleden. Kunnen ze volgend jaar winterbanden krijgen?

(De heer Philippe Close, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De winter was inderdaad uitzonderlijk streng in heel Europa en de lange vorstperiode leidde tot een tekort aan strooizout op de internationale markt.*

Dit soort winter komt statistisch eens in de vijftig jaar voor, wat niet wil zeggen dat dit zich een van de komende jaren niet kan herhalen. Dit soort omstandigheden kunnen we dan ook moeilijk

L'hiver que l'on connaît ne survient, selon les statistiques, qu'une fois tous les 50 ans. Ce qui ne signifie pas pour autant que nous ne puissions être confrontés une nouvelle fois à un tel hiver au cours des prochaines années.

La situation que nous avons connue cet hiver est donc difficile à prévoir, mais cela n'enlève rien à la légitimité de vos questions.

Pour ce qui est des voiries régionales, je puis vous communiquer que nous n'avons jamais manqué de sel et que nous avons pu continuer à procéder à l'épandage régulier de ces voiries.

La Régie régionale des routes dispose de deux hangars de sel d'épandage (à Anderlecht et à Auderghem) d'une capacité totale de 1 400 tonnes. Cette capacité permet, pendant une semaine entière de gel persistant, de garantir l'épandage régulier de l'ensemble des voiries régionales bruxelloises.

Il est vrai que nos dépôts étaient presque vides à certains moments, mais nous avons été approvisionnés à temps dans des quantités minimales.

Le facteur économique importe également dans la détermination d'une capacité stratégique d'entreposage. Bien que l'on ne puisse être sûr de rien, est-il économiquement sensé de stocker un volume de sel permettant de faire face à tout un hiver qui ne survient, en principe, qu'une fois tous les cinquante ans ?

En outre, le sel d'épandage dispose d'une durée de conservation limitée. II est par conséquent fort peu utile de créer une surcapacité des réserves de sel.

M. Vincent De Wolf.- Combien de temps exactement ? Plus d'un an ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne sais pas. Nous vous transmettrons la réponse par écrit.

De nombreuses communes sont venues frapper à la porte de la Région pour des livraisons ou cessions de sel d'épandage, ce que je peux comprendre eu égard à la pénurie qui a frappé les marchés européens. Il est d'usage courant que chaque hiver la Régie vienne en aide aux communes. Ce sel est restitué dans le courant de l'année, sous forme de

voorzien.

De directie Beheer en Onderhoud van de Wegen beschikt over twee hangars voor strooizout met een totale capaciteit van 1.400 ton. Dat is genoeg om gedurende een week te strooien op de Brusselse gewestwegen. Deze voorraden zijn steeds op tijd aangevuld om te blijven strooien.
De vraag is of het economisch verstandig is om voldoende zout op te slaan om een winter aan te kunnen die maar eens in vijftig jaar voorkomt. Strooizout is immers slechts beperkt houdbaar.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Voor hoe lang kan er een voorraad worden aangelegd? Voor meer dan een jaar?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Dat weet ik niet. Ik zal u een schriftelijk antwoord bezorgen.*

Veel gemeenten zijn het Brussels Gewest om strooizout komen vragen, omdat het moeilijk was om extra voorraden te bestellen. Het is de gewoonte dat het Brussels Gewest de gemeenten zout leent. In de loop van het jaar bezorgen ze zoutvoorraden terug aan het Brussels Gewest.

sel, d'ailleurs.

Durant cet hiver, la Régie a prêté 706 tonnes de sel aux communes, à la police, et aux pompiers, dont 320 tonnes ont déjà été restituées par les communes. En ce qui concerne la police et les pompiers, le sel n'est jamais restitué. Vu les problèmes d'approvisionnement cette année, il a été décidé de ne plus prêter de sel à partir du 4 janvier 2010.

Mes services m'ont également communiqué que durant les hivers pourtant doux des années précédentes, certaines communes venaient régulièrement "emprunter" du sel d'épandage auprès de la Régie régionale des Routes.

J'estime donc qu'il appartient à certaines communes de vérifier si elles ont suffisamment investi dans leurs réserves de sel d'épandage ou si leur politique d'approvisionnement en sel ne doit pas être revue.

La suggestion visant à mettre sur pied une centrale d'achat pour l'ensemble des communes et ainsi permettre la négociation de meilleurs prix pour le sel d'épandage me semble une bonne idée, mais elle devrait d'abord être discutée au sein de la Conférence des bourgmestres des dix-neuf communes. Nous parlerons également des endroits qui peuvent servir pour le stockage. Pour l'heure, cette idée n'a fait l'objet d'aucune discussion au sein du gouvernement.

Je vais maintenant répondre à vos questions sur la STIB. Les bus de la STIB ne sont pas équipés de pneus neige. Ils sont, par contre, pourvus de pneus toutes saisons, dont les performances sont pratiquement équivalentes, surtout s'il s'agit de pneus neufs ou encore peu usés.

Les bus standard circulent d'ailleurs plus facilement que les voitures en raison de leur poids et des pneus toutes saisons qui les équipent. Ce qui gêne surtout les bus de la STIB, ce sont les véhicules privés qui ne disposent pas de pneus neige et obstruent la voirie.

La STIB a renoncé à l'utilisation de pneus neige il y a une quinzaine d'années, en raison du coût et du temps nécessaires pour changer les pneus des 600 bus que compte sa flotte, ainsi que des coûts de stockage des pneus. Même au cas où le remplacement des pneus ne serait envisagé que sur

Deze winter leende het Brussels Gewest 706 ton zout aan de gemeenten, de politie en de brandweer. We kregen al 320 ton terug van de gemeenten. De politie en de brandweer hoeven niets terug te bezorgen. Gelet op de leveringsproblemen van dit jaar hebben we beslist om vanaf 4 januari geen zout meer uit te lenen.

Zelfs tijdens de zachte winters van de voorgaande jaren kwamen sommige gemeenten regelmatig zout lenen. Bepaalde gemeenten zouden zich dan ook moeten afvragen of ze wel genoeg zoutvoorraden inslaan.

Het lijkt me een goed idee om een aankoopcentrale op te richten, maar dat moet eerst worden besproken door de negentien gemeenten. We zullen het ook hebben over de opslagplaatsen waar het zout kan worden bewaard. De regering heeft die kwestie nog niet besproken.

De bussen van de MIVB worden niet uitgerust met winterbanden. Ze hebben vierseizoensbanden en die presteren bijna even goed, vooral als ze nieuw zijn.

Bussen rijden trouwens gemakkelijker in de sneeuw dan personenwagens, dankzij hun gewicht en hun goede banden. Ze worden vooral gehinderd door wagens die niet door de sneeuw geraken.

Vijftien jaar geleden is de MIVB gestopt met het gebruik van winterbanden, omdat het tijd en geld kost om de banden van alle bussen telkens weer te wisselen. Zelfs als enkel rekening wordt gehouden met de banden van de aangedreven wielen, zou dat nog betekenen dat bij elke seizoenswissel ongeveer 2.400 banden moeten worden vervangen.

Als de wegen glad zijn en er niet is gestrooid, gebruikt de MIVB geen gelede bussen, vooral niet voor trajecten met steile bochten. In geval van zwaar winterweer krijgen passagiers de raad om vooral gebruik te maken van de tram en de metro, die daar minder last van ondervinden.

De MIVB beschikt over een winterplan voor uitzonderlijke weersomstandigheden. In dat plan staan specifieke instructies voor als het sneeuwt, vriest of ijzelt.

les roues motrices, cela signifierait quelque 2.400 pneus à changer lors du changement de saison.

Lorsque les routes sont glissantes et qu'aucun épandage n'a été effectué, la STIB ne met pas en service de bus articulés, surtout sur les lignes dont les itinéraires comportent des pentes raides. Lors de fortes intempéries, elle conseille aux voyageurs d'utiliser de préférence les réseaux ferrés de tram et de métro, qui sont moins sensibles aux conditions météorologiques hivernales.

La société de transport public dispose par ailleurs d'un plan hiver qui lui permet de se préparer à des conditions météorologiques exceptionnelles. Ce plan, que j'ai eu l'occasion de détailler ici même le 20 janvier dernier en réponse à l'interpellation de M. Van Goidsenhoven, comporte des instructions spécifiques pour la neige, le gel et le verglas, et ce pour les trois modes de transport dont dispose la STIB.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Merci pour votre réponse. Mais je suis surpris par ce que vous indiquez concernant le poids des bus. Je peux vous suivre en ce qui concerne le stockage des pneus d'hiver, ainsi que le coût pour les placer et les retirer. Dans notre commune, nous avons pour cette raison fait appel à la location et non plus à l'achat du matériel roulant.

Ceci implique que dans le contrat, on trouve d'office l'entretien, la fourniture, la pose et l'enlèvement des pneus hiver. Cela a un coût, mais la durée de vie du train de pneus est allongée d'autant, puisqu'on ne les utilise que pendant quatre mois sur douze.

Mais concernant le poids du véhicule, je ne comprend pas ce que vous dites, dans la mesure où on sait très bien que les autocars et les camions, avec la largeur de leurs pneus et leur poids, sont beaucoup plus dangereux et ont une adhérence bien moindre à celle des véhicules automobiles.

J'ai d'ailleurs - et cela fera plaisir à d'aucuns - prêté ma 2CV à un ami qui a une BMW et n'arrivait plus à rouler ; car une 2CV, qui a une section de pneu extrêmement étroite, passe beaucoup plus facilement dans une route enneigée qu'une voiture à propulsion avec des pneus larges, ou pire, un autocar ou un camion. Donc, techniquement, je ne

De voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Het kost inderdaad heel wat geld om winterbanden aan te kopen, op te slaan, aan te brengen en te verwijderen. Daarom hebben wij in onze gemeente ervoor gekozen om bussen te huren. In dat huurcontract zijn het onderhoud en het aanbrengen van winterbanden inbegrepen.*

U zegt dat de bussen gemakkelijker reden dan gewone auto's, dankzij hun gewicht. Daar ben ik het niet mee eens. Bussen en vrachtwagens zijn juist minder baanvast door hun gewicht en hun brede banden. Het technisch bewijs is dat ik mijn 2pk'tje heb moeten uitlenen aan een vriend met een BMW!

comprends pas ce que vous dites, et j'en prends ma petite deuche à témoin.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais vérifier cela d'une manière technique, mais...

M. Vincent De Wolf.- Il n'y a qu'à faire un tour en 2CV !

(Rires)

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le poids peut jouer d'une manière favorable s'il s'agit d'une traction avant. Mais s'il s'agit d'une traction arrière, il y a un problème.

M. Vincent De Wolf.- On va créer une commission technique.

(Rires)

- L'incident est clos.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal een technisch onderzoek laten uitvoeren.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Het volstaat om een ritje met een 2pk'tje te maken!*

(Gelach)

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het gewicht kan een positieve rol spelen bij voorwielaandrijving.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Misschien moeten wij een technische commissie oprichten.*

(Gelach)

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'aménagement des arrêts de surface".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Je constate avec plaisir que, ces dernières années, des efforts sont entrepris par la STIB pour sécuriser les arrêts de surface, et notamment les haltes des lignes de bus.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de inrichting van de bovengrondse haltes".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Het verheugt mij dat de MIVB de voorbije jaren heel wat inspanningen heeft geleverd om het comfort en de veiligheid aan de bovengrondse*

De plus en plus d'arrêts sont régulièrement réaménagés pour apporter davantage de confort, et surtout de sécurité, aux nombreux voyageurs.

Je fais allusion plus particulièrement aux trottoirs élargis empêchant les voyageurs de déambuler sur la chaussée. Ces aménagements sont clairs et très sécurisants. Toutefois, j'ai pu constater que tous les arrêts de bus n'ont pas encore pu bénéficier de tels aménagements, mais je suppose que ce n'est qu'une question de temps.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer à quels horizons la totalité des arrêts de surface sera sécurisée de la sorte ? Faut-il compter en mois ou en années ? Avez-vous prévu d'autres types d'aménagements visant également à améliorer davantage la sécurité de vos voyageurs aux arrêts en surface ?

Quels sont les montants budgétaires d'ores et déjà réservés à cette fin ? Quel est l'étalement des dépenses et votre calendrier des travaux à venir ?

À ce sujet, quelles sont les lignes de transport privilégiées ? Dans quelles communes et quels quartiers se situent-elles ?

Plus généralement, disposez-vous d'éléments concrets quant à l'impact - pour la sécurité des voyageurs, mais aussi pour la vitesse commerciale des véhicules de la STIB - de l'installation de ces trottoirs élargis aux abords immédiats des arrêts de surface ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB oeuvre depuis plusieurs années à l'amélioration de l'accessibilité, de la sécurité et du confort de ses arrêts, répondant en cela à la mission fixée par l'article 27 de son contrat de gestion.

Les aménagements réalisés ont pour objectif de garantir la sécurité et l'accessibilité pour tous. Ils consistent à prévoir des extensions de trottoir, des quais longeant les sites propres, des plateaux à hauteur des arrêts de tram en milieu de voirie, des accès piétons garantissant les espaces de cheminement répondant aux prescriptions du RRU avec trottoirs abaissés, garde-corps, lignes de sécurité, zones d'attente et guidages pour malvoyants et surtout des abris confortables,

haltes te verbeteren.

In het geval van een bredere stoep zijn de voetgangers niet langer geneigd om zich op de weg te begeven. De openbare ruimte wordt er overzichtelijker en veiliger door. Jammer genoeg zijn nog niet alle bushaltes van brede stoepen voorzien.

Wanneer zullen alle bovengrondse haltes heraangelegd zijn? Denk u aan andere manieren om de veiligheid van de reizigers te bevorderen?

Welke middelen hebt u hiervoor al vastgelegd? Hoe zullen de uitgaven worden gespreid en wanneer zullen de werkzaamheden plaatsvinden? Welke lijnen zijn het eerst aan de beurt, in welke gemeenten en wijken?

Wat zal de concrete impact zijn van de stoepverbredingen op de veiligheid van de reizigers en op de reissnelheid van de trams en de bussen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB werkt al vele jaren aan een verbetering van de toegankelijkheid, de veiligheid en het comfort van de haltes, conform artikel 27 van haar beheerscontract.*

Door aanpassingswerken uit te voeren, wil de MIVB de veiligheid en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren: stoepverbredingen, opstapplaatsen langs eigen beddingen, plateaus voor tramhaltes in het midden van de weg, toegankelijkheid voor voetgangers volgens de GSV-voorschriften (lagere stoepen), hekken, veiligheidslijnen, wachtzones, aanduidingen voor slechtzienden en vooral ook voldoende ruime bus- en tramhokjes. Naast de hokjes worden digitale

dimensionnés en fonction de la fréquentation. Enfin, des afficheurs de temps d'attente et des automates de vente sont également déployés sur le réseau.

Les extensions de trottoir sécurisent l'embarquement des voyageurs en diminuant drastiquement la distance entre le trottoir et le véhicule, favorisant ainsi également l'accessibilité pour tous, et pour les personnes à mobilité réduite (PMR) en particulier.

D'autre part, le bus n'ayant plus à se réinsérer dans la circulation - puisqu'il la bloque durant son arrêt - repart d'autant plus aisément, ce qui est positif pour la vitesse commerciale.

Le programme de sécurisation des arrêts de surface s'étale sur plusieurs années. Les réalisations s'intègrent soit dans des chantiers de voirie englobant tout un quartier, un axe ou un site déterminé, soit sont exécutées isolément sur la base de plans établis par le département Arrêts de la direction des Infrastructures de la STIB.

En 2008, 48 arrêts de surface ont ainsi été sécurisés et 57 arrêts ont été aménagés ou réaménagés en 2009. Il va de soi que les nouveaux arrêts sont directement construits conformément aux normes.

Il est évident que les restrictions budgétaires actuelles ont un impact sur la rapidité d'exécution du programme de sécurisation des arrêts existants, mais il s'agit d'une préoccupation transversale.

Il est extrêmement délicat de déterminer un montant précis pour l'ensemble de ce type d'aménagement, puisque ceux-ci sont souvent inclus dans le budget d'un chantier plus global.

Pour les aménagements ponctuels, la STIB dispose d'un budget aménagement du réseau de surface (ARS), qui est malheureusement limité. En 2009, une enveloppe de 456.000 euros provenant de ce budget a été consacrée aux arrêts.

Un inventaire du niveau d'équipement des arrêts a été dressé et les priorités en matière d'aménagement ont été établies en fonction de la fréquentation de chacun des arrêts. A titre d'exemple, à Anderlecht, Saint-Guidon est le pôle intermodal le plus fréquenté.

infopanelen en verkoopautomaten geplaatst. Doordat het hoogteverschil tussen de stoep en de tram of de bus kleiner wordt, kunnen de reizigers veiliger opstappen en verhoogt de toegankelijkheid voor PBM's.

De bus hoeft zich niet meer in het verkeer in te voegen: wanneer hij stopt, sluit hij het verkeer af. Daardoor kan hij vlot opnieuw vertrekken, wat dan weer de reissnelheid ten goede komt.

Het beveiligingsprogramma loopt over meerdere jaren. De werkzaamheden worden ofwel geïntegreerd in geplande wegwerkzaamheden, ofwel apart uitgevoerd op basis van de plannen van het departement Haltes van de MIVB-directie Infrastructuur.

In 2008 werden er 48 haltes beveiligd, in 2009 57. Uiteraard beantwoorden de nieuwe haltes aan de normen. De budgettaire problemen van het gewest vertragen de uitvoering van het beveiligingsprogramma.

Het is bijzonder moeilijk om een bedrag te plakken op het geheel, aangezien aanpassingswerken aan een halte bijna altijd in het kader van globale wegwerkzaamheden gebeuren.

Voor gerichte aanpassingswerken aan een halte beschikt de MIVB jammer genoeg maar over een beperkt ABN-budget (aanpassing van het bovengrondse net). In 2009 bedroegen de investeringen op dat vlak 456.000 euro.

Er is een inventaris opgemaakt. De drukste haltes zullen het eerst worden heringericht. Een drukke multimodale pool is bijvoorbeeld Sint-Guido in Anderlecht. In het kader van het VICOM-programma zal de MIVB tussen 2010 en 2012 vier prioritaire lijnen aanpakken, namelijk buslijn 49 en de tramlijnen 3, 4 en 23.

Tachtig percent van de Brusselse wegen zijn gemeentewegen. Niets verhindert de beheerders van die gemeentewegen om de heraanleg van de bus- en tramhaltes in hun projecten op te nemen. Dat kan de Brusselaars alleen maar ten goede komen.

Dans le cadre du projet VICOM d'amélioration de la vitesse commerciale, la STIB a défini quatre lignes prioritaires, dont les arrêts seront sécurisés entre 2010 et 2012. Il s'agit des lignes de tram 3, 4 et 23 et de la ligne de bus 49, desservant la commune d'Anderlecht.

A noter encore que rien n'empêche les gestionnaires de voiries communales, qui constituent plus de 80% du réseau routier de notre Région, d'incorporer le réaménagement des arrêts de bus et tram dans les projets qu'ils développent.
En effet, vu le nombre d'abonnés domiciliés dans toutes les communes bruxelloises, les habitants seront les premiers bénéficiaires de ces aménagements.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Quels sont les chiffres prévus pour ces aménagements en 2010 ? Quand ces travaux seront-ils terminés ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Certains travaux seront incorporés dans des projets plus larges, d'autres seront ponctuels. Mais il est probable que les projets ponctuels n'aillent pas en-dessous du chiffre fixé pour 2009, à savoir 450.000 euros.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la répression des infractions au code de la route aux abords des arrêts de la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Automobilistes, transports publics, cyclistes et motocyclistes se

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Welk bedrag is er in 2010 voor die werken uitgetrokken? Wanneer zullen ze voltooid zijn?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Sommige werken maken deel uit van grotere projecten, andere werken zijn punctueel. Die punctuele inrichtingen zullen vermoedelijk het bedrag dat in 2009 is vastgelegd, namelijk 450.000 euro, niet overschrijden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de bestraffing van verkeersovertredingen in de omgeving van MIVB-haltes".

De voorzitter.- De heer van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- Er gebeuren nog te veel ongevallen met de*

partagent autant que faire se peut la route. Mais, comme on le sait, il n'est pas toujours évident pour les véhicules de la STIB de se frayer un chemin. Si l'on commence enfin à savoir que les trams sont prioritaires, on sait que des accidents de la circulation impliquant des véhicules de la STIB sont encore trop fréquents en Région bruxelloise.
De plus, il ne faut pas oublier les usagers faibles que sont les piétons. Au milieu de cette jungle qu'est la ville, ils sont sans aucun doute les plus vulnérables. Très souvent inquiétés lors de leurs déplacements, ils doivent redoubler de prudence lorsqu'ils se promènent en ville et particulièrement lorsqu'ils empruntent les trams et les bus en surface.

Le comportement pour le moins incivique de certains automobilistes conduit parfois les voyageurs de la STIB à se mettre en danger lorsqu'ils montent ou descendent d'un véhicule. Ceci n'est évidemment pas neuf, mais il me semble que cela mérite toute l'attention des pouvoirs publics.

Malgré les feux et les panneaux de signalisation annonçant un arrêt de tram, nombreux sont encore les automobilistes qui ne ralentissent pas suffisamment aux abords de ces haltes et parfois même, ne s'arrêtent pas du tout pour laisser les voyageurs de la STIB descendre de leur tram ou y monter.

Les accidents sont légion et, bien souvent, avec de graves conséquences. Pour réprimer ces phénomènes qui, accessoirement, nuisent aussi à la vitesse commerciale des véhicules la STIB, des opérations doivent être menées sur le terrain.

J'ai lu dans la presse du mercredi 20 janvier que la commune de Jette avait conclu une convention prévoyant une collaboration entre les agents des équipes communales de prévention et ceux des services de la STIB. Concrètement, cette convention permettra aux deux services de s'échanger des informations et de coordonner leurs actions.

De tels accords sont-ils à prévoir avec d'autres communes bruxelloises et lesquelles ? D'autres administrations ont-elles manifesté un intérêt pour ces conventions ?

D'autres opérations sont-elles menées

voertuigen van de MIVB. Door het schandalige gedrag van veel automobilisten lopen de reizigers van de MIVB soms grote gevaren bij het op- of afstappen. Dat verdient de volle aandacht van de overheden.

Ondanks de borden en lichten die tramhaltes aanduiden, remmen veel automobilisten nog veel te weinig af in de buurt van deze haltes en soms stoppen ze niet eens om mensen te laten op- of afstappen.

Er gebeuren heel wat ongevallen, vaak met ernstige gevolgen. Daar moet dringend iets aan gedaan worden. Overigens is het gedrag van de automobilisten ook slecht voor de commerciële snelheid van de MIVB-voertuigen.

Op 20 januari 2009 schreef de pers dat de gemeente Jette een conventie afgesloten had over samenwerking tussen de gemeentelijke preventieploegen en die van de MIVB. De betrokken diensten zullen voortaan informatie uitwisselen en hun acties coördineren.

Volgen er soortgelijke overeenkomsten in andere gemeenten? Zijn er ook andere administraties geïnteresseerd?

Voeren de diensten van de MIVB ook daarnaast gezamenlijke acties uit met de politiezones? Wat voor acties zijn dat en in welke zones? Welke concrete resultaten heeft dit in 2009 opgeleverd?

Welke maatregelen zult u nog nemen om de veiligheid van de reizigers aan de haltes te verbeteren? Welke richtcijfers hanteert u daarbij?

régulièrement conjointement entre les services internes de la STIB et certaines zones de police locales bruxelloises ? Si oui, à quelle fréquence et avec quelles zones ? Quels ont été les résultats concrets de ces opérations menées tout au long de l'année 2009 ?

Enfin, quelles mesures vous reste-t-il à prendre, selon vous, pour améliorer encore davantage la sécurité de nos voyageurs lors de leurs correspondances ? Quels sont vos objectifs chiffrés pour les années à venir ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Depuis deux ans, la STIB a effectivement signé une série de conventions de collaboration avec plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir Evere, Woluwe-Saint-Pierre, Schaerbeek, Etterbeek, Molenbeek, Koekelberg, Saint-Gilles, Forest, Anderlecht, Jette et Auderghem.

Elles visent une collaboration en matière de prévention entre les équipes communales et celles de la STIB et prévoient l'échange d'informations et la mise sur pied d'actions communes.

Si la STIB est favorable à la conclusion de telles conventions, les communes restent évidemment libres d'y adhérer ou non. Ces accords concernent le travail préventif en général, qui peut varier d'une commune à l'autre, en fonction des priorités locales. Ils ne traitent pas spécifiquement de la répression des infractions au Code de la route aux abords des arrêts de la STIB, comme vous le mentionnez.

Par ailleurs, je vous informe que les équipes de la STIB verbalisent au quotidien les infractions aux articles suivants du Code de la route :

- l'article 25.1.2°, qui porte sur l'interdiction de stationner un véhicule à moins de quinze mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus, de trolley-bus ou de tram ;
- l'article 25.1.6°, qui porte sur l'interdiction de stationner un véhicule aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé ;
- l'article 72.5, qui porte sur l'interdiction de circuler sur une bande bus ;
- l'article 72.6, qui porte sur l'interdiction de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Sinds twee jaar heeft de MIVB inderdaad verschillende conventies afgesloten met een aantal Brusselse gemeenten (Evere, Sint-Pieters-Woluwe, Schaarbeek, Etterbeek, Molenbeek, Koekelberg, Sint-Gillis, Vorst, Anderlecht, Jette en Oudergem) over de samenwerking tussen de gemeentelijke preventiediensten en die van de MIVB. Zij zullen informatie uitwisselen en gezamenlijke acties op touw zetten.*

Het staat de gemeenten natuurlijk vrij al dan niet dergelijke conventies af te sluiten. De precieze inhoud van de conventies varieert van gemeente tot gemeente. De bestraffing van verkeersovertredingen in de omgeving van MIVB-haltes wordt er niet specifiek in behandeld.

De ploegen van de MIVB stellen elke dag processen-verbaal op over inbreuken op de volgende artikels uit de Wegcode:

- artikel 25.1.2°: parkeerverbod op minder dan vijftien meter van een bus-, trolleybus- of tramhalte;
- artikel 25.1.6°: parkeerverbod op plaatsen waar het verkeer van voertuigen op rails gehinderd kan worden;
- artikel 72.5: verbod om op een busstrook te rijden;
- artikel 72.6: verbod om op een speciale overrijdbare bedding te rijden;
- artikel 77.8: verbod om te parkeren of stil te staan op wegmarkeringen in dambordpatroon.

In 2009 stelden de beëdigde agenten van de veiligheidsdienst van de MIVB 18.024 processen-

circuler sur un site spécial franchissable ;
- l'article 77.8, qui porte sur l'interdiction de s'arrêter ou de stationner sur les marquages en damier apposés au sol.

En 2009, les agents assermentés des modes bus et tram et du service de sécurité de la STIB ont dressé 18.024 procès-verbaux relatifs à ce type d'infractions et ont procédé à 345 enlèvements de véhicules.

La semaine précédant la Semaine de la mobilité, des actions conjointes et ciblées sont traditionnellement organisées entre la STIB et la police aux endroits du réseau où la vitesse commerciale des véhicules de la STIB est particulièrement pénalisée par le comportement incivique des automobilistes.

Je ne crois toutefois pas qu'il soit judicieux de fixer des objectifs chiffrés, pour ne pas en arriver à des quotas de PV, mais je crois que le niveau de contrôle et de répression doit être tel que la soit-disant peur du gendarme soit à nouveau présente et incite les conducteurs à adopter un comportement plus civique à l'égard des utilisateurs des transports publics et des lieux que ceux-ci fréquentent, en particulier les zones d'arrêt et de correspondance.

Je crois aussi qu'avant tout, il est important de créer un environnement urbain qui rende quasi impossible ce type d'infractions. En effet, un bon aménagement de la zone d'arrêt est bien souvent nettement plus efficace qu'un PV. Il conviendra dès lors de continuer les efforts en matière d'aménagement des arrêts de surface sur le réseau de la STIB et de tendre le plus possible vers les standards en matière d'aménagement des arrêts tels que repris sur les plans de norme établis par la STIB. Ceci demande toutefois des moyens budgétaires importants qu'il faudra intégrer dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements.

Les opérations communes entre les services internes de la STIB et certaines zones de police auxquelles vous faites allusion, connues sous le nom de LIPA (Limited Integrated Police Action) et FIPA (Full Integrated Police Action) ne concernent pas spécifiquement les infractions au code de la route. Il s'agit là d'une bonne collaboration entre les services de police et la STIB.

verbaal op voor dit soort inbreuken en lieten ze 345 wagens wegslepen.

De week vòòr de Week van de Mobiliteit organiseren de MIVB en de politie traditioneel gerichte acties op plaatsen waar het gedrag van de automobilisten de commerciële snelheid van het openbaar vervoer ernstig verstoort.

Richtcijfers in verband met het aantal processen-verbaal lijken mij niet verstandig. Er moeten echter wel voldoende controles en bestraffingen zijn om een afschrikwekkend effect te sorteren, zodat de automobilisten hun gedrag aanpassen.

Het is belangrijk om een stedelijke omgeving te creëren die dit gedrag bijna onmogelijk maakt. Een goed ingerichte halte heeft meer effect dan een proces-verbaal. We moeten er verder naar streven om de haltes aan te passen aan de normen die de MIVB hiervoor hanteert. Deze werken zijn echter duur en moeten opgenomen worden in het meerjarenplan voor investeringen.

De gezamenlijke operaties van de MIVB met de politiezones, de zogenaamde LIPA's (Limited Integrated Police Action) en FIPA's (Full Integrated Police Action), zijn niet specifiek gericht op overtredingen van de wegcode. Deze samenwerking verloopt uitstekend.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Merci pour cette réponse assez complète. J'encourage évidemment ces collaborations, qui sont indispensables, tant avec les services de prévention des communes qu'avec les zones de police.
Elles ont d'ailleurs montré leur efficacité. Je ne peux qu'encourager leur poursuite et leur approfondissement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'utilisation des gsm au volant par certains conducteurs de la STIB".

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

Mme Gisèle Mandaila.- Le 18 janvier 2009, aux alentours de 15 heures, quelle ne fut pas la surprise des voyageurs du bus 71 et de moi-même de constater que le conducteur conversait tranquillement à l'aide de son gsm, entre la place Fernand Cocq et la Porte de Namur, de surcroît par temps de gel et de route verglaçante !

Souvenez-vous, ce jour-là, la neige tombait et tous les bulletins météo appelaient à la prudence sur la route et demandaient aux automobilistes de délaisser leur voiture au profit des transports en commun, normalement plus sûrs.

Un phénomène isolé, me suis-je dit, après avoir fait la remarque au conducteur. Et bien non ! Quel ne fut pas mon étonnement de voir ce fait se répéter à quatre reprises entre le 18 décembre et le 22 janvier.

En effet, empruntant la ligne des trams 23 et 25

De voorzitter.- De heer van Goidsenhoven heeft het woord.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven *(in het Frans).- De samenwerking met de gemeentelijke preventiediensten en de politiezones is onmisbaar.*

Die samenwerkingen hebben trouwens hun efficiëntie bewezen. Ik kan enkel toejuichen dat ze worden voortgezet.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebruik van gsm's achter het stuur door sommige bestuurders van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- Ik stelde op 18 januari 2009, toen ik bus 71 nam, vast dat de chauffeur met zijn gsm aan het bellen was, uitgerekend op een dag dat het sneeuwde.*

Tot mijn verbazing heb ik nadien nog meermaals vastgesteld dat een buschauffeur of een trambestuurder aan het telefoneren was.

Voor de eerste keer sinds er statistieken over ongevallen worden bijgehouden in België, bedroeg het aantal verkeersdoden in 1998 minder dan 1.000. Dat is een goede zaak, maar het cijfer is nog steeds te hoog. De doelstelling is om het aantal verkeersdoden in 2010 tot minder dan 750 te doen dalen, en tegen 2015 tot minder dan 500.

Iedereen heeft een verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Het beleid voorziet in maatregelen op het gebied van bewustmaking en opvoeding, er wordt aan de veiligheid van het

dans les deux sens, j'ai constaté à nouveau, dans la journée du samedi 9 janvier, que les conducteurs du tram 23 en direction de Vanderkindere et du tram 24 entre l'arrêt Buyl et Pétillon, utilisaient leur gsm tout en conduisant. Et voilà que le jeudi 21 janvier, dans le bus 71 cette fois-ci en direction de l'ULB, le conducteur était à nouveau au téléphone.

Pour la première fois depuis la collecte des statistiques des accidents en Belgique, le nombre de morts sur nos routes est passé sous la barre des 1.000 (exactement 922 tués sur la route au cours de l'année 2008). C'est une bonne chose mais il va s'en dire que ce chiffre est encore beaucoup trop élevé : un tué reste un tué. L'objectif du baromètre est de voir ce chiffre baisser sous la barre des 750 victimes mortelles en 2010 et des 500 en 2015.

Pour cela, chacun doit se sentir concerné. En effet, la politique intégrale en matière de sécurité routière a trait à une responsabilité partagée par tous. Cette politique vise une série de mesures portant sur la sensibilisation, l'éducation et la formation ; l'infrastructure routière et la sécurité des véhicules, ainsi que les règles de circulation et leur respect.

On sait également aujourd'hui que des meilleurs résultats en matière de sécurité routière ne seront obtenus que grâce à une réduction du phénomène de la conduite sous l'influence d'alcool, à une meilleure maîtrise de la vitesse et à une augmentation du port de la ceinture.

Mais je crois également que la non-utilisation du gsm au volant, surtout de la part des conducteurs des transports publics, contribuerait certainement à faire diminuer davantage ces chiffres, car ils sont responsables de plusieurs personnes. Imaginez qu'un accident implique un bus ou un tram. Le nombre de blessés ou de tués serait certainement plus important que dans le cas d'un accident de voiture.

La sécurité routière étant l'affaire de tous, pouvez-vous me dire si de tels faits sont signalés à la STIB ? Le cas échéant, quelles sont les sanctions prévues pour les conducteurs en faute ? Des formations sont-elles organisées pour sensibiliser ceux-ci à la conduite prudente ? Si oui, combien de fois par an ? Quels sont les outils et moyens utilisés pour réaliser cette sensibilisation ?

wegennet en de voertuigen gewerkt en aandacht besteed aan de naleving van de verkeersregels.

Een betere verkeersveiligheid is enkel mogelijk als chauffeurs geen alcohol drinken, hun snelheid matigen en hun gordel dragen.

Het is echter ook belangrijk dat chauffeurs niet bellen achter het stuur. Dat geldt vooral voor buschauffeurs, die verantwoordelijk zijn voor vele passagiers.

Ontvangt de MIVB klachten over bestuurders die hun gsm gebruiken tijdens het rijden? Welke sancties gelden er voor een dergelijke overtreding? Op welke manier worden de bestuurders aangezet tot voorzichtig rijgedrag? Worden daarover opleidingen georganiseerd?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'article 8.4 du Code de la route stipule que « sauf si son véhicule est à l'arrêt ou bien en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main ». Une trentaine d'infractions sont néanmoins constatées annuellement par les services de police. La STIB effectue également des contrôles internes sur la base des instructions générales d'exploitation des modes tram, bus et métro.

Ces instructions précisent à l'article 1.3.5. qu' «Il est interdit au chauffeur d'utiliser tout système audio ou téléphonique : transistor, appareil de diffusion musical, baladeur, téléphone cellulaire (gsm), même de type 'main libre' et même pour réception et envoi de sms, etc, pendant la conduite de son véhicule. Tout non-respect de ces règles constaté par la hiérarchie est sanctionné immédiatement par une réprimande dans le dossier de l'agent. La récidive peut mener à des sanctions plus lourdes.

Les nouveaux agents suivent une formation de base de 42 jours qui comprend notamment, outre un cours de législation routière et un cours sur le règlement d'exploitation à la STIB (qui reprennent tous deux l'interdiction du gsm au volant) un cours de conduite défensive qui aborde les notions de temps de réaction, de temps et de distance de freinage et l'influence de la qualité d'attention sur ces temps.
La formation comporte également un cours de prévention des accidents, dans le cadre du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) de chauffeur, qui enseigne notamment les causes de baisse d'attention et d'hypovigilance. Enfin, des exercices pratiques sont réalisés en salle, afin de démontrer la baisse d'attention au volant, lors d'une conversation.
Durant la formation, les agents sont invités par leurs instructeurs à éteindre et ranger leur gsm durant la conduite. L'acquisition de ces notions de conduite défensive est validée lors des tests et examens, dont les examens organisés par le SPF Mobilité et Transport qui délivre le Permis D et le CAP de chauffeur. Durant leur carrière, les chauffeurs suivent de nombreuses formations continuées, notamment dans le cadre du CAP qui impose 35 heures de formation tous les cinq ans.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De politiediensten stellen elk jaar een dertigtal inbreuken vast op artikel 8.4 van het Verkeersreglement, dat bepaalt dat bestuurders geen gebruik mogen maken van een draagbare telefoon die zij in de hand houden, behalve wanneer hun voertuig stilstaat of geparkeerd is.*

Daarnaast voert de MIVB interne controles uit op grond van haar algemene exploitatierichtlijnen, die bepalen dat tijdens het besturen van een voertuig geen audio- of telefonisch systeem mag worden gebruikt (een transistor, een toestel dat muziek uitzendt, een walkman, een zaktelefoon of gsm, zelfs handenvrij en zelfs om sms-berichten te ontvangen en te sturen).

Bij overtredingen wordt onmiddellijk een berisping in het persoonlijk dossier van het personeelslid opgetekend. Herhaling kan zwaardere straffen tot gevolg hebben.

Nieuw aangeworven personeelsleden krijgen een basisopleiding van 42 dagen. Die bestaat uit een cursus over de regelgeving op de verkeersveiligheid, een cursus over de exploitatieregels van de MIVB (beide cursussen vermelden het verbod op het gebruik van een gsm tijdens het besturen), een opleiding defensief rijden (reactietijd, remafstand en -tijd, invloed van de aandachtsscherpte op die reactietijd) en een cursus over het voorkomen van ongevallen.

Ook worden er praktische oefeningen in een zaal uitgevoerd om de verminderde aandacht achter het stuur tijdens een gesprek aan te tonen. De grondbeginselen inzake defensief rijgedrag worden getest in de examens voor het behalen van het rijbewijs D en het beroepsbekwaamheidsattest bestuurder.

In het kader van hun beroepsbekwaamheid krijgen de bestuurders om de vijf jaar 35 uur bijscholing. In 2009 konden de personeelsleden van de MIVB een opleiding eco-driving en een opleiding defensief rijden volgen. Bij deze beide opleidingen werden de regels van het defensief rijden nogmaals uiteengezet, waaronder het verbod op het gebruik van een gsm of oortelefoon.

En 2009, les agents de la STIB ont pu suivre une formation à l'écodriving (8 heures) et à la conduite défensive (4 heures). Ces deux modules ont permis de rappeler des règles de conduite défensive, en toute sécurité, ainsi que l'interdiction d'utiliser un gsm ou une oreillette durant la conduite. L'ensemble de ces cours est conçu sur la base de la réglementation mais est aussi documenté par des études scientifiques, mises notamment à disposition par les instituts de sécurité routière.

Het hele lessenpakket is gestoeld op de geldende regelgeving en gestaafd met wetenschappelijke studies die door de instituten voor de verkeersveiligheid ter beschikking zijn gesteld.

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

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mme Gisèle Mandaila.- Merci pour ces réponses. Une trentaine de conducteurs en infraction par an, cela me semble beaucoup ! Vous parlez aussi de gsm et de transistors. Ne serait-il pas nécessaire d'envoyer une circulaire pour leur rappeler qu'il est interdit de mettre la radio et d'utiliser son gsm en conduisant ? Ces personnes suivent des formations et reçoivent des exercices pratiques de conduite. On leur démontre bien à l'aide de ces exercices que l'attention baisse quand on utilise son gsm. Ils ont la responsabilité de plusieurs âmes qui se trouvent entre leurs mains.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- U zegt dat er ongeveer dertig keer per jaar wordt vastgesteld dat buschauffeurs achter het stuur telefoneren. Dat lijkt me heel veel. U had het ook over andere toestellen. Kunt u de chauffeurs er niet aan herinneren dat het verboden is om te telefoneren of naar muziek te luisteren als ze aan het werk zijn? Tijdens hun opleiding wordt duidelijk aangetoond dat hun aandacht wordt afgeleid als ze telefoneren.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Heureusement, il ne s'agit pas de trente accidents. Nous n'avons pas encore pu mettre en relation un accident avec ce type de comportements, qui ne sont pas admissibles. La STIB fait d'énormes efforts pour le faire comprendre aux chauffeurs.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- We hebben nog niet kunnen vaststellen dat een chauffeur een ongeluk veroorzaakte terwijl hij aan het bellen was. De MIVB doet enorme inspanningen om de chauffeurs duidelijk te maken dat het gevaarlijk is om te telefoneren tijdens het rijden.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'introduction d'écrans vidéo par la STIB à des fins publicitaires".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de plaatsing van videoschermen in het metrostation Sint-Guido".

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Mme la ministre, vous avez évoqué dans une réponse à une question orale d'un de mes collègues un projet d'installation d'écrans vidéo dans la station de métro Saint-Guidon, à la demande d'Atrium Saint-Guidon. Vous avez précisé qu'il s'agissait d'un projet aux contours assez flous, en ce compris au niveau de la programmation. Malgré tout, la STIB s'y est d'ores et déjà déclarée favorable, nous avez-vous dit.

Pouvez-vous me dire s'il est envisageable que de la publicité commerciale soit ainsi introduite sous forme vidéo dans les stations de métro ? Pouvez-vous également préciser s'il s'agit uniquement d'images ou si elles seront accompagnées d'un contenu audio ? Pouvez-vous me dire s'il est question de financer et de gérer ce type d'installations en passant par l'opérateur publicitaire de la STIB, à savoir Clear Channel ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Si la STIB est effectivement favorable à l'accueil de programmes vidéo dans les stations de métro, ce n'est qu'à la condition que le concept, développé dans d'autres villes telles que Madrid ou Hong Kong, présente un intérêt pour les clients du transport public et permette notamment d'occuper agréablement et utilement le temps passé dans les stations. La STIB est en effet avant tout une société de transport public et sa préoccupation principale est de rencontrer les attentes de ses clients.

C'est dans ce contexte que la STIB a élaboré une charte éditoriale lorsqu'elle a été sollicitée pour accueillir des programmes vidéo dans ses infrastructures. Cette charte indique notamment que la STIB aura un droit de regard sur la qualité des programmes proposés à ses clients.

Quant à la publicité, la charte énonce que les annonces publicitaires ne peuvent excéder 40% du temps d'antenne et qu'une partie à convenir de ces espaces sera réservée aux campagnes de la STIB. Il est peu probable que la filiale publicitaire de la STIB, MTB (Media Transport Brussels), sera en mesure de développer un marché publicitaire vidéo à court ou moyen terme, d'une part, parce que le peu de moyens investis par les entreprises dans la publicité dans le contexte actuel de crise rend peu probable qu'elles consacrent une partie de leur

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Naar aanleiding van een mondelinge vraag verklaarde u dat het onduidelijk is wat er precies te zien zal zijn op de videoschermen in het metrostation Sint-Guido. Toch vindt de MIVB het sowieso een goede zaak dat die schermen er staan.*

Is het de bedoeling dat er reclame op de schermen zal worden getoond? Zullen ze enkel beelden tonen, of ook geluid weergeven? Is het de bedoeling om dergelijke schermen te financieren door een beroep te doen op het reclamebedrijf Clear Channel?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB is voorstander van videoschermen in de metro op voorwaarde dat de programma's een nuttig en aangenaam tijdverdrijf vormen voor de passagiers. De MIVB heeft een charter opgesteld waarin wordt vermeld dat de vervoersmaatschappij toezicht zal houden op de kwaliteit van de programma's.*

In het charter staat dat maximum 40% van de zendtijd voor reclamespotjes mag worden gebruikt. Een deel van de reclamezendtijd is bedoeld voor campagnes van de MIVB. Het is weinig waarschijnlijk dat Media Transport Brussels (MTB), het reclamevehikel van de MIVB, op korte termijn de reclamezendtijd zal kunnen verkopen omdat bedrijven door de crisis besparen op reclame en omdat er al zeer veel advertentieruimte beschikbaar is in de metrostations.

In het metrostation Sint-Guido staan er al tal van informatiedragers. Er staat trouwens ook een fietsenstalling van Villo! in de omgeving waarvoor ook reclameruimte wordt verkocht.

Het is dus onzeker of er op grote schaal reclame zal worden uitgezonden op videoschermen in metrostations.

budget marketing et communication à ce média et, d'autre part, parce que l'offre d'espaces publicitaires dans les stations est déjà abondante.

À la station Saint-Guidon, on peut en effet trouver des valves verticales et des MUPI (Mobilier urbain pour l'information) à l'entrée, tandis que, par ailleurs et de façon sans doute surabondante, sont récemment apparus dans les environs proches de la station, des supports publicitaires liés au projet régional Villo!.

D'un point de vue économique, le développement d'un marché publicitaire au sein des programmes vidéo en station risque donc d'être relativement aléatoire.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Je n'ai pas entendu Mme la ministre se prononcer sur l'aspect audio en lien avec un programme vidéo. Il est en effet possible de diffuser un programme vidéo silencieux, ou avec le son qui l'accompagne.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Zullen de videoboodschappen met geluid worden uitgezonden?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il n'existe pas pour l'instant de concept développé autour de cet aspect. Le cas de la station Saint-Guidon a fait réfléchir la STIB, qui envisage de l'adopter si celui-ci s'avère agréable pour les voyageurs.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Dit aspect is nog niet echt aan bod gekomen. De MIVB wacht nog op de resultaten van het proefproject en zal dat enkel voortzetten als het aangenaam blijkt voor de reizigers.*

Mme Céline Delforge.- La notion d'agréable et d'utile est extrêmement subjective. Il n'est pas sûr que tous les voyageurs aient la même conception de ce qui peut être agréable. D'autre part, je vous invite à vous rendre dans un café ou un restaurant où est installé un écran vidéo et à essayer d'avoir une conversation avec quelqu'un ou de vous concentrer sur autre chose.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De begrippen nuttig en aangenaam zijn bijzonder subjectief.*

Wanneer in een café of restaurant een videoscherm aan staat, wordt alle aandacht daar naartoe gezogen en is het bijzonder moeilijk om nog een normaal gesprek te voeren.

M. le président.- C'est agréable lorsqu'on veut regarder un match du Sporting !

De voorzitter *(in het Frans)***.-** *Dat is aangenaam als men naar een voetbalmatch wil kijken.*

Mme Céline Delforge.- Dans ce cas, le but est de regarder un match de football en compagnie !

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat is aangenaam als het de bedoeling is om samen naar een voetbalmatch te kijken.*

Un écran vidéo attire inévitablement l'attention, ce qui nous rend encore plus captif, comme public, que s'il s'agissait d'une affiche. Malgré la faiblesse des investissements publicitaires, le neuromarketing et des études extrêmement poussées examinent à quoi nous serions les plus

Een videoscherm trekt automatisch de aandacht en heeft een veel grotere invloed dan een affiche. De neuromarketing onderzoekt waarvoor wij het gevoeligst zijn en heeft niet tot doel informatie te verstrekken, maar om ons te overtuigen, het liefst

sensibles en matière de publicité commerciale. Le marketing n'a pas de volonté d'information, mais plutôt de conviction, de préférence à l'insu de notre réflexion.

De ce fait, je ne parierais certainement pas sur le fait qu'il y aurait peu d'investissement dans un tel dispositif, qui est incroyablement plus efficace que toute une campagne d'affichage. Les gens qui voyagent dans le métro vont avoir l'attention attirée, qu'ils le veulent ou non, par ce type de dispositif.

Votre réponse indique que la publicité vidéo sera introduite dans les stations de métro, dont vous dites vous-même qu'elles sont déjà saturées de messages commerciaux.

La STIB pratique un double discours : d'une part, elle prétend qu'elle ne peut pas afficher trop d'indications dans les bus et les trams, trop d'injonctions aux voyageurs, car cela ferait désordre et donnerait une impression de véhicules trop bariolés. D'autre part, le discours change quand il s'agit de messages purement commerciaux. Toutefois, l'attrait de la publicité commerciale pour la STIB doit être relativisé lorsque l'on considère le budget global. Ce double discours est inquiétant.

À l'heure actuelle, une partie des usagers du métro conversent entre eux. Le placement d'écrans vidéo sera vraiment nuisible au lien social. Par ailleurs, l'une des plus-values du transport en commun est qu'il soit possible de s'installer et de passer du temps d'attente à lire. Cela serait tout à fait impossible avec un écran vidéo. Si l'on double cela d'un message audio, cela devient complètement délirant !

Enfin, ceux qui seront les plus sensibles à cette publicité sont les enfants, qui sont aussi les plus manipulables. De cette façon, ceux qui font le choix d'utiliser les transports en commun se verront imposer une publicité qu'ils ne subiraient jamais en voiture. Cette publicité véhicule une série de stéréotypes et de valeurs dont le bienfait sur notre société et sur les jeunes mérite d'être discuté, ces jeunes qu'on estime parfois un peu turbulents, un peu agressifs avec les femmes. Nous aurons l'occasion de développer cette question en séance plénière.

Je ne suis vraiment pas rassurée par cette annonce,

zonder dat wij ons daarvan bewust zijn.

Bovendien geeft u zelf toe dat er in de metrostations al te veel reclame is.

Het is verontrustend dat de MIVB een dubbel discours houdt. Het is volgens haar niet goed om teveel aanwijzingen in de bussen en trams aan te brengen omdat dit de reizigers in de war brengt, maar zij verandert het geweer van schouder wanneer het om reclameboodschappen gaat. Nochtans vertegenwoordigen de reclame-inkomsten maar een klein deel van de begroting van de MIVB.

Sommige reizigers gebruiken de wachttijd om te lezen of een gesprek te voeren. Door de plaatsing van videoschermen zal dat onmogelijk worden, zeker als het om geluidsboodschappen gaat.

Vooral kinderen zullen gemakkelijk vatbaar zijn voor die reclame. De stereotypen en waarden die hierin worden gebruikt hebben niet altijd een goede invloed op de jongeren, die nu soms al agressief zijn ten opzichte van vrouwen. Wij zullen de gelegenheid hebben om hierop terug te komen in plenaire vergadering.

De openbare ruimte wordt steeds meer een commerciële ruimte waarin de mens enkel als consument wordt aanzien.

et je me réserve le droit de revenir sur cette question. On est en train de transformer l'espace des transports en commun en un espace commercial, et les usagers en public captif et en consommateurs purs.

Mme Brigitte Grouwels.- Pour l'instant, ce n'est guère élaboré, mais j'entends votre souci et votre avertissement. On n'en est qu'au tout début.

Mme Céline Delforge.- Le droit de regard de la STIB me semble quelque chose de tout à fait formel. On pourrait reparler de leur charte publicitaire. J'ai déjà vu de la publicité pour des petites voitures urbaines, soi-disant interdite ! D'autre part, peut-être que les choix de la STIB ne collent pas avec ceux que pourraient avoir une instance démocratiquement élue.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le remplacement des marronniers de l'avenue de Tervueren par des tilleuls argentés".

M. le président.- En l'absence de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est lue par M. De Bock.

La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- La question de l'abattage et du remplacement des marronniers de l'avenue de Tervueren a déjà fait l'objet de nombreuses interventions au sein de cette assemblée. Le gouvernement précédent s'était ainsi engagé à renouveler les plantations de l'avenue de Tervueren en coupant les marronniers du Cinquantenaire jusqu'au square Léopold II.

Après quelques tergiversations, l'essence pressentie pour remplacer les marronniers serait le tilleul

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er is nog niets uitgewerkt. Ik heb begrip voor uw bezorgdheid.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het inzagerecht van de MIVB lijkt zuiver formeel. Ik heb al reclame gezien voor kleine stadswagens, die zogezegd verboden is door het reclamehandvest van de MIVB. Anderzijds kan de MIVB soms andere keuzes maken dan die van een democratisch verkozen instelling.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de vervanging van de kastanjebomen aan de Tervurenlaan door zilverlindes".

De voorzitter.- Aangezien de heer de Patoul verontschuldigd is, zal de heer De Bock, met toestemming van de minister, de mondelinge vraag voorlezen.

De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- De vorige regering had zich ertoe verbonden om de aanplanting van de Tervurenlaan te vernieuwen door de kastanjebomen te kappen van het Jubelpark tot aan het Leopold II-square. De bomen zouden vervangen worden door zilverlindes, die in Europese steden wel vaker worden gebruikt.*

Dit zou echter gevaarlijk kunnen zijn voor de bijen en hommels in de omgeving. Zilverlindes verspreiden immers niet alleen veel geurstoffen, die

argenté. Celui-ci est effectivement régulièrement utilisé comme arbre d'alignement dans les villes d'Europe.

Cependant, il apparaît que ce choix ne serait pas sans risque pour les insectes. En effet, on retrouve souvent quantité d'abeilles et surtout de bourdons morts sous ces arbres. L'association Bruxelles Nature met ainsi en garde contre certains effets néfastes de cette essence. Ces arbres ont comme particularité d'être très odorants, ces odeurs indiquant habituellement dans la nature la présence de nectar aux insectes.

Cependant, le tilleul argenté a pour caractéristique de continuer à diffuser cette odeur même lorsqu'il ne produit plus de nectar, c'est-à-dire lorsqu'il fait très chaud et sec. Les insectes risquent alors de le chercher en vain et de mourir d'inanition.

Par mesure de précaution, Pierre Rasmont, de l'Université de Mons-Hainaut, déconseille d'ailleurs, dans sa note de synthèse sur la mortalité des butineurs de Tilla Tomentosa, de planter ces arbres dans nos villes.

Je souhaiterais donc interroger Madame la ministre sur les conséquences potentiellement néfastes de la plantation de tilleuls argentés sur l'avenue de Tervueren. Des études ont-elles été effectuées ? Des contacts ont-ils été pris avec les associations concernées ? Est-il envisageable de planter d'autres essences ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ma réponse ne sera pas différente de celle de la séance plénière du 5 février dernier. J'ai déjà répondu à une question d'actualité de M. du Bus de Warnaffe sur le sujet. Je me réfère donc à cette réponse, que vous trouvez dans le compte rendu de cette séance. (CRI n° 12, pages 18 à 20)

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

de insecten normaal wijzen op de aanwezigheid van nectar, maar blijven dat doen ook wanneer ze geen nectar produceren omdat het erg warm en droog is. De insecten die aangetrokken worden, kunnen dan omkomen door ondervoeding. De heer Rasmont van de Université de Mons-Hainaut raadt het planten van deze bomen dan ook af.

Mevrouw de minister, is dit probleem bestudeerd? Hebt u contact opgenomen met de betrokken verenigingen? Komen er andere bomen in aanmerking?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De heer du Bus de Warnaffe heeft hierover een dringende vraag gesteld op 5 februari 2010. Ik verwijs naar mijn antwoord hierop. (IV nr 12 blz.18 tot 20)*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la finition du chantier de réaménagement des places Poelaert et Louise".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME ELKE ROEX

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'état de l'itinéraire cyclable régional le long du canal à Anderlecht".

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la rénovation des tunnels bruxellois".

M. le président.- À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de voltooiing van de heraanleg van het Poelaert- en Louizaplein".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toestand van de gewestelijke fietsroute langs het kanaal in Anderlecht".

De voorzitter.- Op vraag van de indiener wordt de mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de renovatie van de Brusselse tunnels".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE

DES TRANSPORTS,

concernant "l'augmentation des fréquences sur 13 lignes de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED DAÏF

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'accessibilité à l'abonnement 'J' STIB aux enfants sans papiers".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la rupture d'une caténaire de la STIB et l'entretien du matériel roulant".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de verhoging van de frequenties op 13 lijnen van de MIVB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED DAÏF

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toegankelijkheid tot het J-abonnement van de MIVB voor kinderen zonder papieren".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "een gebroken bovenleiding van de MIVB en het onderhoud van het rollend materieel".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'usage conjoint du vélo et du réseau de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le développement de parkings pour motos et cyclomoteurs".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les travaux de réaménagement de la Gare du Nord par la SNCB Holding".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de intermodaliteit MIVB-stad".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de uitbouw van parkeerplaatsen voor motoren en bromfietsen".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van het Noordstation door de NMBS-Holding".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la brochure de la STIB 'Cityvision, une vision tronquée'".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je me réjouis que ce parlement débatte des visions d'avenir possibles pour les transports en commun bruxellois. Les initiateurs de Cityvision, qui ont une autre vision des transports publics que la STIB, ont été invités à cette commission, tout comme la STIB a eu l'occasion de défendre sa vision.*

Pour cela, la STIB a utilisé une brochure intitulée "Cityvision, une vision tronquée". Je n'ai rien contre un débat critique sur les avantages et inconvénients des différentes propositions. J'ai par contre des réserves par rapport à une brochure coûteuse, conçue dans le seul but de réagir aux idées créatives de plusieurs organisations de défense de l'environnement et de la mobilité.

En cette période d'économies, combien d'argent et de temps la STIB a-t-elle consacré à cette brochure ? Quel public cible-t-elle ? Comment et où la brochure est-elle diffusée ? Aborde-t-elle la concertation et la communication - ou plutôt le manque de concertation et de communication - entre la STIB et Cityvision ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La brochure sur Cityvision a coûté 1.893,90 euros et la STIB y a consacré le temps nécessaire.*

REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de brochure van de MIVB 'Cityvision, een kortzichtige visie'".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is goed dat dit parlement debatteert over mogelijke visies op de toekomst van het openbaar vervoer in Brussel. Het gewest kan zich niet permitteren om bij voorbaat mogelijkheden op dat vlak uit te sluiten. De initiatiefnemers van Cityvision, die een andere visie op het openbaar vervoer in Brussel ontwikkelden dan de MIVB, werden dan ook in de commissie Infrastructuur uitgenodigd. De MIVB zelf kreeg uiteraard ook de kans om haar visie uiteen te zetten.

De MIVB gebruikte daarvoor een mooi ontworpen brochure, "Cityvision, een kortzichtige visie". Vanzelfsprekend heb ik niets tegen een inhoudelijk debat dat de voor-en nadelen van verschillende voorstellen kritisch naast elkaar plaatst, integendeel. Wel heb ik bedenkingen bij een dure kleurenfolder die niet ontworpen is om informatie te geven over het aanbod van de MIVB of het gebruik van het openbaar vervoer aan te prijzen, maar enkel als reactie op de creatieve ideeën van een aantal mobiliteits- en milieuorganisaties.

Hoeveel geld en tijd zijn er gekropen in het maken van deze brochure?
Waarom spendeert de MIVB in een periode van besparingen geld aan een folder tegen goedgemeende initiatieven van Brusselse burgers en verenigingen?

Wat is het doelpubliek van deze folder? Hoe en waar wordt hij verspreid?

Zegt deze folder iets over het overleg en de communicatie, of het gebrek daaraan, tussen de MIVB en Cityvision?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Zoals de commissievoorzitter tijdens de commissie van 24 februari 2010 al heeft meegedeeld, heeft de brochure over Cityvision in totaal 1.893,90 euro

La STIB voulait publier un document qui présente de la même manière sa vision et celle de la plate-forme SMOB, tant sur le plan visuel que du contenu.

Outre les membres de la commission, du conseil d'administration et du comité de gestion de la STIB, le public cible se compose de toute personne, professionnelle ou non, intéressée par la mobilité. Cela inclut les citoyens.

Malgré les divergences d'opinion, il n'y a pas de manque de communication et de concertation entre la STIB et les rédacteurs de Cityvision.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Combien de brochures ont-elles été réalisées ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Environ 1.500.*

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- En effet, le débat est loin d'être clos. Cependant, le titre de la brochure était assez provocateur. Elle aurait dû plutôt présenter Cityvision comme une bonne initiative, bien que la STIB n'abonde pas dans le même sens.*

Il faudrait suggérer à la STIB d'être plus prudente en matière de communication.

gekost. De MIVB heeft er inderdaad de nodige tijd aan gespendeerd, maar nadenken over strategische alternatieven behoort uiteraard zo al tot haar missies.

De vorm waarin deze brochure werd opgesteld, is enkel bedoeld om het document goed leesbaar en begrijpbaar te maken. Het zou niet coherent geweest zijn om enkel een eenvoudig antwoord te geven op de brochure over Cityvision. De MIVB wilde een document dat het mogelijk maakte om beide visies inhoudelijk en visueel op een evenwaardige manier voor te stellen.

Deze brochure bevat heel wat informatie en het doelpubliek bestaat naast de commissieleden en de raad van bestuur en het beheerscomité van de MIVB dan ook uit alle mensen die, al dan niet professioneel, geïnteresseerd zijn in mobiliteit. Dit kunnen parlements- en kabinetsleden zijn, leden van gewestelijke administraties, schepenen van Mobiliteit en gemeentelijke raadgevers, de leden van de Regionale Commissie voor Mobiliteit, verenigingen, studiebureaus die werken voor het gewest, de MIVB of de gemeenten en ook burgers.

Er is geen gebrek aan communicatie en overleg tussen de MIVB en de opstellers van Cityvision. Dat kon worden vastgesteld tijdens de verschillende panelgesprekken. Het feit dat men het niet eens is, betekent niet dat er een gebrek aan communicatie is.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb u niet horen zeggen hoeveel brochures er gemaakt zijn.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat hebt u ook niet gevraagd. Het zijn er ongeveer 1.500.

Mevrouw Annemie Maes.- Inderdaad, het debat is zeker nog niet voorbij. De brochure leek heel wat commissieleden echter toch wat buiten proportie. Zeker de titel was nogal provocerend. De boodschap zou toch eerder moeten zijn dat Cityvision een goed bedoeld initiatief is, ook al is de MIVB het er niet mee eens. Nu lijkt het alsof ze met een kanon op een mug schieten.

Men zou de MIVB erop moeten wijzen dat ze voorzichtig moet omspringen met haar communicatie. De rest van het debat zullen we de

Mme Brigitte Grouwels *(en néerlandais).- À propos du titre de la brochure, je ne le trouve pas non plus très heureux. Nous aurons l'occasion d'en rediscuter.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. ALAIN HUTCHINSON

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "l'augmentation de l'offre de transports en commun à Bruxelles par 'De Lijn'".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "l'extension de l'offre de la société De Lijn Vlaams-Brabant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- À la demande des auteurs, excusés, la question orale et la question orale jointe sont reportées à la prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les dysfonctionnements des bus Citaro et les problèmes de sécurité et de vitesse commerciale qui en découlent".

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

komende weken nog voeren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U had ook een vraag gesteld over de titel van de brochure. Die vond ik ook niet bijzonder geslaagd. We zullen de kwestie nog bespreken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN HUTCHINSON

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod in Brussel door De Lijn".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

betreffende "de uitbreiding van het aanbod van De Lijn Vlaams-Brabant op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Op verzoek van de indieners, die verontschuldigd zijn, worden de mondelinge vraag en de toegevoegde mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de slechte werking van de Citaro-bussen en de daaruit volgende problemen met de veiligheid en de commerciële snelheid".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Ces dernières années, la STIB s'est équipée de bus Mercedes Citaro articulés. Dès le départ, des problèmes se sont présentés au niveau de l'ouverture et de la fermeture des portes, qui se refermaient sur les passagers après un temps insuffisant pour permettre la descente et la montée. Cet écueil se posant lorsque les commandes étaient en mode automatique, les chauffeurs utilisent désormais régulièrement le mode manuel, qui leur permet d'activer eux-mêmes l'ouverture et la fermeture des portes. Avec l'inconvénient majeur qu'en mode automatique, les portes se rouvrent si elles rencontrent un obstacle, ce qui n'est manifestement pas le cas en mode manuel.

Aujourd'hui, il arrive encore souvent que les portes se ferment et se rouvrent de façon intempestive, faisant perdre un temps précieux pour la vitesse commerciale et amenant parfois le chauffeur à sortir de sa cabine de conduite pour régler le problème. Par ailleurs, il est désormais fréquent que les portes ne s'ouvrent plus complètement, obligeant les usagers à les forcer en poussant vigoureusement pour qu'elles s'ouvrent. Cela pose à la fois un problème de confort pour les usagers, mais aussi d'image pour la STIB, qui met en service des véhicules dont les portes ne s'ouvrent ni ne se ferment correctement.

Qui est chargé de la réparation de tels dysfonctionnements manifestement structurels : la STIB ou le constructeur ? Le service technique d'intervention de la STIB n'est pas toujours en mesure de réparer l'avarie sur place.

Des indemnités ont-elles été réclamées au constructeur ? Il semblerait logique que des véhicules neufs disposent de portes fonctionnant correctement !

Des problèmes similaires ont-ils été constatés par d'autres opérateurs que la STIB utilisant le même modèle ?

Les choix posés lors de l'achat du matériel roulant étaient-ils optimaux ?

Comment expliquer qu'un problème aussi handicapant pour la vitesse commerciale et présentant un risque pour la sécurité des voyageurs ne soit pas résolu plus de deux ans après la mise en service des véhicules concernés ?

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De afgelopen jaren heeft de MIVB gelede Citaro-bussen van Mercedes gekocht. Vanaf het begin waren er problemen met het openen en sluiten van de deuren. De chauffeurs kunnen geen gebruik maken van de automatische bediening en moeten de deuren manueel bedienen.*

Er zijn nog altijd problemen met de deuren, die op verkeerde momenten open of dicht gaan. Daardoor gaat kostbare tijd verloren. Soms moeten chauffeurs zelfs uitstappen om het probleem op te lossen. Soms gaan de deuren niet volledig open.

Wie is verantwoordelijk voor de herstelling van die systematische problemen, de MIVB of de busbouwer?

Werd er schadevergoeding geëist van de constructeur? De deuren van nieuwe voertuigen zouden toch correct moeten werken.

Kampen de andere openbaarvervoer-maatschappijen die deze bussen gebruiken, met dezelfde problemen?

Had de MIVB niet beter een ander type bus gekocht?

Hoe verklaart u dat de problemen, die nefast zijn voor de reissnelheid en de veiligheid van de reizigers, na twee jaar nog steeds niet zijn opgelost?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB a en effet commandé 52 bus Citaro le 29 février 2008. Il s'agissait d'une deuxième commande, après une commande initiale passée le 14 juin 2005, pour 31 véhicules mis en service en 2006 et en 2007.

Les 52 véhicules de la deuxième commande ont été livrés et mis en circulation entre le 21 novembre 2008 et le 12 mars 2009. Ces autobus se répartissent actuellement dans les dépôts de Haren et Delta.

Comme c'est le cas lors de chaque acquisition, le choix du modèle Citaro a fait partie d'une étude de marché très précise. Le Citaro est d'ailleurs un modèle qui a démontré ses qualités. Vingt mille exemplaires de ce type de bus circulent dans le monde.

Lors de la construction de la deuxième série, les fonctionnalités du fonctionnement des portes ont été modifiées, vu la complexité des séquences demandées. La nouvelle version des séquences, approuvée par la Direction Bus en octobre 2008, a d'abord été mise en oeuvre sur la deuxième série et, ensuite, sur la première série.

Des dysfonctionnements sont apparus sur certains autobus, plus particulièrement au dépôt de Delta.

Outre les réparations faites sur quelques véhicules où des défectuosités ont été constatées, des dysfonctionnements surviennent encore pour différentes raisons, qui ne sont pas encore clairement établies.

Étant donné que les raisons précises des dysfonctionnements ne sont pas claires et que, en outre, le nombre de problèmes aux portes est limité, il est prématuré de mettre en cause le constructeur et d'exiger une indemnisation. En outre, les réparations effectuées au dépôt Delta le sont sous garantie.

Il est difficile de dire si les autres opérateurs de transport public rencontrent des problèmes similaires, parce que chaque opérateur a ses propres instructions pour la procédure d'ouverture et de fermeture des portes.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB bestelde in februari 2008 52 Citaro-bussen nadat ze in 2005 al 31 bussen van hetzelfde type had besteld.*

Die 52 voertuigen zijn tussen 21 november 2008 en 12 maart 2009 in gebruik genomen. De bussen zijn verdeeld over de opslagplaatsen Haren en Delta.

Aan de keuze voor het Citaro-model ging uitgebreid marktonderzoek vooraf. Het model heeft zijn kwaliteiten al bewezen, aangezien er twintigduizend voertuigen van dit type in de wereld rondrijden.

Tijdens het bouwen van de tweede reeks werd het openingssysteem van de deuren aangepast gezien de complexiteit van de gevraagde sequenties.

In een aantal gevallen bleek de werking inderdaad gebreken te vertonen, vooral in de remise van Delta. Aangezien de oorzaken van de gebreken nog niet duidelijk zijn en het aantal dysfuncties beperkt is, is het voorbarig om de constructeur te beschuldigen en een schadevergoeding te eisen. Bovendien gebeurden de herstellingen onder garantie.

Het is moeilijk te zeggen of andere ondernemingen met dezelfde problemen kampen omdat elke vervoermaatschappij andere instructies heeft inzake het openen en sluiten van de deuren.

De MIVB zal het probleem voort onderzoeken samen met de constructeur om tot een oplossing te komen. Tot op heden werd er geen aanzienlijke invloed op de commerciële snelheid vastgesteld.

La STIB poursuit ses investigations, en collaboration avec le constructeur, pour trouver des solutions. Aucun impact notable sur la vitesse commerciale n'a été clairement constaté à ce jour.

M. le président.- En résumé, la STIB est perplexe.

Mme Céline Delforge.- Si les séquences étaient mal calibrées, on peut se demander si le choix opéré était optimal. Par ailleurs, il doit nécessairement y avoir un impact sur la vitesse commerciale, puisqu'il n'y a rien à faire sur les lignes touchées par ces avaries. Aux heures de pointe, les portes sont encore davantage sollicitées et du temps est donc clairement perdu aux arrêts. En termes de régularité, des bus doivent être retirés du circuit et les fréquences diminuent dès lors à la suite des avaries liées aux portes.

Je m'inquiète donc que l'on en soit toujours au même point et je ne m'explique pas que le problème s'aggrave. Il faut à présent forcer les portes pour pouvoir monter dans le bus. Imaginez une personne avec un enfant et une poussette ou une personne âgée !

Manifestement, la situation se dégrade. Cette dégradation résulte-t-elle de mauvais réglages répétés ? Si les portes sont régulièrement forcées, cela risque d'abîmer davantage encore le système d'ouverture. La ligne 95 paraît particulièrement concernée.

Je suivrai en tout cas attentivement ce dossier et ne manquerai pas de vous réinterroger à ce sujet. La gestion du probème me paraît déficiente et il n'est pas normal que des délais aussi longs soient nécessaires pour le résoudre.

M. le président.- La STIB paraît tâtonner.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vous avez raison de dire qu'il s'agit d'un problème délicat, mais la STIB cherche une solution avec le constructeur.

M. le président.- Il est bien rare que la STIB admette ne pas savoir.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est exact, mais elle est bien consciente du problème et fait

De voorzitter *(in het Frans)***.-** *De MIVB staat dus perplex.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De keuze van de sequenties was misschien niet optimaal.*

De problemen kunnen echter niet anders dan een invloed hebben op de reissnelheid. De bussen verliezen tijd aan de haltes en soms moeten de bussen zelfs uit het verkeer worden gehaald.

Het verontrust mij dat er nog geen oplossing is gevonden en dat de problemen zelfs nog erger worden. Het helpt natuurlijk niet dat men soms de deuren open moet wrikken om te kunnen op- of afstappen.

Ik zal dit dossier nauwlettend volgen. Het is niet normaal dat het zolang duurt voordat er een oplossing wordt gevonden.

De voorzitter *(in het Frans).- De MIVB lijkt in onzekerheid rond te tasten.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB blijft samen met de constructeur naar een oplossing zoeken.*

De voorzitter *(in het Frans).- Het gebeurt niet vaak dat de MIVB toegeeft dat ze iets niet weet.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Inderdaad, maar de MIVB is zich bewust*

tout pour trouver une solution aussi vite que possible.

Mme Céline Delforge.- J'espère que, si la responsabilité du constructeur est engagée, des dédomagements seront demandés et qu'une évaluation du coût de la diminution de la vitesse commerciale sera réalisée.

M. le président.- La STIB devrait proposer une réponse écrite d'ici un mois, même si elle n'a pas encore trouvé la solution.

- L'incident est clos.

van het probleem en stelt alles in het werk om zo snel mogelijk een oplossing te vinden.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Als de constructeur verantwoordelijk is, hoop ik dat u een evaluatie zult maken van de kostprijs van de vermindering van de commerciële snelheid en dat u een schadevergoeding zult eisen.*

De voorzitter *(in het Frans).- De MIVB zou binnen een maand een schriftelijk antwoord kunnen geven, ook al heeft ze nog geen oplossing gevonden.*

- Het incident is gesloten.