



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

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 31 MARS 2010**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de infrastructuur,
belast met openbare werken
en verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 31 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

QUESTION ORALE	9
- de Mme Brigitte De Pauw	9
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'accessibilité des véhicules de la STIB aux personnes en fauteuil roulant".	
INTERPELLATIONS	12
- de Mme Gisèle Mandaila	12
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la sécurité dans le métro".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	12
concernant "la question de la coordination entre le service de sécurité de la STIB et la police".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Gisèle Mandaila.</i>	14

INHOUD

MONDELINGE VRAAG	9
- van mevrouw Brigitte De Pauw	9
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de rolstoeltoegankelijkheid van de MIVB".	
INTERPELLATIES	12
- van mevrouw Gisèle Mandaila	12
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de veiligheid in de metro".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	12
betreffende "de coördinatie van de veiligheidsdienst van de MIVB en de politiediensten".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Gisèle Mandaila.</i>	14

- de Mme Cécile Jodogne	16	- van mevrouw Cécile Jodogne	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la modification de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de wijziging van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, M. Aziz Albishari, Mme Céline Delforge, Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, de heer Aziz Albishari, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne.</i>	18
- de Mme Caroline Persoons	26	- van mevrouw Caroline Persoons	26
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le défaut de ponctualité des transports publics bruxellois et les moyens d'y remédier".		betreffende "het gebrek aan stiptheid van het Brussels openbaar vervoer en de middelen om daar iets aan te doen".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Close, président, Mme Caroline Persoons.</i>	31	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Close, voorzitter, mevrouw Caroline Persoons.</i>	31
- de M. Vincent De Wolf	37	- van de heer Vincent De Wolf	37
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la formation suivie par les agents de prévention de la STIB".		betreffende "de opleiding van de preventieagenten van de MIVB".	

Interpellation jointe de M. Dominiek Lootens-Stael,	37	Toegevoegde interpellatie van de heer Dominiek Lootens-Stael,	37
concernant "le recrutement de membres de bandes urbaines pour le personnel des services de sécurité de la STIB".		betreffende "het aanwerven van bendeleden voor de veiligheidsdiensten van de MIVB".	
Interpellation jointe de M. Jamal Ikazban,	37	Toegevoegde interpellatie van de heer Jamal Ikazban,	37
concernant "les réactions suite aux propos tenus par un délégué CGSLB dans un article paru dans "La Capitale" le lundi 8 mars 2010".		betreffende "de reacties op de verklaringen van een ACLVB-afgevaardigde in een artikel in 'La Capitale' van maandag 8 maart 2010".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Hervé Doyen, M. Vincent De Wolf, M. Philippe Close, président, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Dominiek Lootens-Stael.</i>	42	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Hervé Doyen, de heer Vincent De Wolf, de heer Philippe Close, voorzitter, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Dominiek Lootens-Stael.</i>	42
QUESTIONS ORALES	50	MONDELINGE VRAGEN	50
- de M. Vincent De Wolf	50	- van de heer Vincent De Wolf	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les partenariats public-privé dans la réalisation des projets régionaux de mobilité".		betreffende "de publieke-private partnerschappen voor het uitvoeren van gewestelijke mobiliteitsprojecten".	
- de M. Vincent De Wolf	52	- van de heer Vincent De Wolf	52
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'accès à 17 stations métro de la STIB uniquement par la carte MOBIB à partir du 1 ^{er} juin 2010".		betreffende "de toegang tot 17 metro-stations van de MIVB enkel met de MOBIB-kaart vanaf 1 juni 2010".	

- de M. Dominiek Lootens-Stael	55	- van de heer Dominiek Lootens-Stael	55
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les connaissances linguistiques du personnel de la STIB des 'Bootik'".		betreffende "de talenkennis van het MIVB-personeel van 'Bootik' ".	
- de Mme Annemie Maes	58	- van mevrouw Annemie Maes	58
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'offre d'un abonnement combiné 'STIB + vélo pliable' à l'instar du CycloTEC en Wallonie".		betreffende "het aanbod van de combinatie MIVB-abonnement en plooi-fiets naar het voorbeeld van CycloTEC in Wallonië".	
- de Mme Els Ampe	60	- van mevrouw Els Ampe	60
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le salaire du directeur général de la STIB".		betreffende "het salaris van de directeur-generaal van de MIVB".	
- de Mme Danielle Caron	62	- van mevrouw Danielle Caron	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le manque d'humanisation des infrastructures de la STIB en Région bruxelloise".		betreffende "de weinig menselijke voorzieningen van de MIVB in het Brussels Gewest".	

<p>- de M. Vincent De Wolf 67</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le cadastre des conduites de gaz en région bruxelloise".</p>	<p>- van de heer Vincent De Wolf 67</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het kadaster van de gasleidingen in het Brussels Gewest".</p>
<p>- de Mme Céline Delforge 67</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la nouvelle campagne de sensibilisation de la STIB sur la priorité des trams".</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 67</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de nieuwe bewustmakingscampagne van de MIVB over de voorrang van de trams".</p>
<p>- de M. Emin Özkara 70</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la fermeture du site internet www.stibdemerde.be".</p>	<p>- van de heer Emin Özkara 70</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het sluiten van de website www.stibdemerde.be".</p>
<p>- de Mme Viviane Teitelbaum 72</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les contrôles de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum 72</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de controles van de MIVB".</p>
<p>- de M. Vincent De Wolf 72</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le Port à Schaarbeek-Formation".</p>	<p>- van de heer Vincent De Wolf 72</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de haven in Schaarbeek-Vorming".</p>

- de M. Ahmed El Khannouss	73	- van de heer Ahmed El Khannouss	73
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le nettoyage des bus de la STIB".		betreffende "het reinigen van de bussen van de MIVB".	
- de M. Hervé Doyen	73	- van de heer Hervé Doyen	73
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le système de télécommande des feux".		betreffende "de afstandsbediening van de verkeerslichten".	

*Présidence : Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter.*

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Pauw.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

**concernant "l'accessibilité des véhicules de la
STIB aux personnes en fauteuil roulant".**

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw *(en néerlandais).*- *L'accessibilité des véhicules de la STIB pour les personnes en fauteuil roulant s'avère insuffisante. Dans le métro, par exemple, cette accessibilité est impossible en raison de l'espace entre le quai et la rame. Pour y remédier, la STIB propose un service d'accompagnement assez limité, puisque seule une station sur trois est accessible. Sur le réseau de surface, seule la ligne 71 est équipée pour le transport des personnes à mobilité réduite.*

Les services de minibus font également l'objet de critiques. L'offre est insuffisante aux heures de pointe et les usagers sont tenus de s'inscrire et de réserver leur place bien à temps. Par ailleurs, le service ne fonctionne pas pendant le week-end et l'état de certains véhicules laisse à désirer. La STIB ne pourrait-elle pas collaborer avec d'autres services de ce type? Prévoyez-vous une nouvelle étude sur l'accessibilité des stations de métro? Comptez-vous améliorer l'accessibilité sur les lignes de bus?

Prévoyez-vous d'apporter des améliorations au

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw De Pauw.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de rolstoeltoegankelijkheid van
de MIVB".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Naar aanleiding van een onderzoek naar de rolstoeltoegankelijkheid van "De Lijn", heeft de CD&V-fractie een aantal vragen bij de toegankelijkheid van de voertuigen van de MIVB. Uit recente cijfers van "De Lijn" blijkt dat 77% van de voertuigen is uitgerust met een oprijplaat voor rolstoelgebruikers. 97% van de belbussen is toegankelijk, en daarvan is 52% uitgerust met een elektrische lift en 48% met een oprijplaat. Per jaar zijn er in het Vlaams Gewest ongeveer 30.000 geregistreerde verplaatsingen met een rolstoel op de belbus en 1.850 op de lijnbus.

Uit recente cijfers blijkt dat het met de algemene rolstoeltoegankelijkheid van de MIVB niet optimaal gesteld is. Zo is bijvoorbeeld in de metro, omwille van de ruimte tussen het perron en het metrostel, een volledig autonome toegang voor de rolstoelgebruiker onmogelijk. Om dit te verhelpen biedt de MIVB weliswaar een begeleidingsdienst aan, maar omdat slechts één metrostation op drie toegankelijk is voor rolstoelgebruikers, lijkt deze dienst zeer beperkt. Wat de bovengrondse haltes betreft, is alleen buslijn 71 volledig toegankelijk

service de minibus ? Des discussions ont-elles déjà eu lieu avec d'autres organisations bruxelloises qui offrent le même type de services ?

Une légère augmentation du tarif serait-elle envisageable afin de bonifier les services offerts ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'accessibilité du réseau de la STIB a été largement abordée au début de la législature, à l'occasion d'une interpellation de M. De Wolf, le 14 octobre 2009, et d'une question orale de Mme de Grootte, le 20 janvier 2010.*

Conformément à l'article 26 du contrat de gestion, la STIB a élaboré début 2008 une politique intégrée 2008-2012 au bénéfice des personnes à mobilité réduite. Cette politique, approuvée le 25 juin 2008 par la commission régionale pour la Mobilité, comporte 48 projets pour améliorer

pour personnes met een beperkte mobiliteit.

Ook de minibusdienst, een initiatief uit 1978, werd reeds meermaals in vraag gesteld. Er werden allerlei knelpunten vastgesteld. Zo is er vaak te veel vraag en te weinig aanbod tijdens de piekuren, er is de verplichting tot registratie, men moet lang op voorhand reserveren, de dienst bestaat enkel op weekdays, en een aantal minibusjes verkeren in een erg verouderde staat. Er wordt ook gevraagd of de MIVB niet kan samenwerken met andere gelijkaardige diensten.

Komt er een nieuw onderzoek naar de rolstoel-toegankelijkheid van de metrostations? Personen met een beperkte mobiliteit hebben immers een groot probleem om zich zelfstandig te verplaatsen.

Het is stuitend dat slechts één buslijn volledig toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Verbeteringen op dit vlak zijn absoluut noodzakelijk. Wordt hieraan gewerkt?

Zijn er plannen om de minibusdienst te verbeteren? Hebben er al gesprekken plaatsgevonden met andere Brusselse organisaties die ook vaak dergelijke diensten aanbieden?

De prijzen voor een rit met de minibusdienst zijn erg laag. Het kost 1,60 euro per traject. We mogen het sociale aspect natuurlijk niet uit het oog verliezen, maar op deze manier is er een zeer groot verschil tussen de prijs voor de consument en de reële kostprijs. Misschien kunt u een lichte prijsverhoging overwegen om een betere dienstverlening te bewerkstelligen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De problematiek van de toegankelijkheid van het MIVB-net kwam reeds uitgebreid ter sprake in het begin van de legislatuur, namelijk tijdens een interpellatie van mijnheer Vincent De Wolf op 14 oktober 2009 en tijdens een mondelinge vraag van mevrouw Julie de Grootte op 20 januari 2010.

Het lijkt echter niet overbodig om nog eens te herhalen dat de MIVB begin 2008 een geïntegreerd beleid 2008-2012 heeft uitgewerkt ten behoeve van personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig artikel 26 van het beheerscontract. Dit beleid, dat

l'accessibilité des transports publics bruxellois pour les personnes souffrant d'un handicap, ainsi que leur mobilité. La STIB est en train d'actualiser cette politique.

En ce qui concerne l'accessibilité du métro aux personnes en fauteuil roulant, l'installation des ascenseurs se poursuit et la STIB prévoit un accompagnement gratuit pour qui en fait la demande. Pour ce qui est de l'accès aux rames de métro, on recherche des solutions pour l'espace séparant le quai et le métro.

La stratégie intégrée prévoit de permettre l'accès à de nouvelles lignes de bus pour 2012. Celles-ci seront spécifiées dans la version actualisée du plan.

Le service de minibus sera modernisé. La STIB a déjà formulé une première proposition. La collaboration éventuelle avec d'autres services sera étudiée. Les tarifs de ces services à la demande sont l'un des éléments qui sera pris en considération.

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Je me réjouis du fait que la STIB adapte sa politique en la matière.*

Seules les personnes qui en font la demande au préalable peuvent être accompagnées. Ce serait plus simple si elles pouvaient simplement se signaler au guichet de la station de métro et être immédiatement assistées. J'espère que le service de minibus sera modernisé et j'attends impatientement les futures propositions.

op 25 juni 2008 door de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit is goedgekeurd, omvat maar liefst 48 projecten die de toegankelijkheid van het Brussels openbaar vervoer voor personen met een handicap moet verbeteren, alsook de mobiliteit van die personen. Momenteel werkt de MIVB aan een actualisering van dit beleid.

Inzake de toegankelijkheid van de metro voor rolstoelgebruikers wordt de plaatsing van liften voortgezet en voorziet de MIVB in gratis begeleiding voor wie een aanvraag indient. Wat de toegang tot de metrostellen zelf betreft, worden er verschillende oplossingen onderzocht voor de ruimte tussen het perron en het metrostel.

De geïntegreerde strategie voorziet uiteraard in het toegankelijk maken van bijkomende buslijnen tegen 2012. Welke lijnen dat precies zijn zal bepaald worden in de geactualiseerde versie van het plan.

De minibusdienst zal worden gemoderniseerd. De MIVB heeft mij reeds een eerste voorstel geformuleerd. Ook de mogelijke samenwerking met andere diensten zal worden onderzocht. De tarieven van deze heel specifieke dienst op aanvraag zijn een van de elementen die in overweging worden genomen. Ze spelen niet alleen een rol wat de financiële toegankelijkheid van de dienst betreft, maar moeten ook worden beschouwd als een manier om de vraag beter af te stemmen en om de kosten van deze dienst beter te dekken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ben zeer blij dat de MIVB het beleid bijstuurt en een aantal zaken op punt wil zetten.

Mensen kunnen begeleid worden als ze op voorhand een aanvraag indienen. Dat maakt de zaken er niet eenvoudig op. Het zou prettig zijn als mensen zich gewoon in de metrostations kunnen aanbieden bij het loket en dat men hen onmiddellijk kan helpen. Dan zouden ze niet op voorhand moeten bellen. Misschien kunt u dit voorstel bespreken als u overleg pleegt met de MIVB. Ik hoop dat de minibusdienst wordt gemoderniseerd en kijk uit naar de voorstellen die op de tafel zullen liggen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *J'examinerai en tout cas la possibilité de venir en aide aux personnes en fauteuil roulant sans qu'elles ne doivent effectuer une réservation. Ce devrait être possible dans les stations où un steward est déjà présent actuellement.*

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 "la sécurité dans le métro".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "la question de la coordination
entre le service de sécurité de la STIB et la
police".

Mme la présidente.- En l'absence de M. Philippe Pivin, excusé, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Mandaila.

Mme Gisèle Mandaila.- En 2008, le personnel de sécurité de la STIB s'est vu doté de capacités

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal in elk geval nagaan of het mogelijk is om rolstoelgebruikers te helpen zonder dat ze op voorhand moeten reserveren. In stations waar tegenwoordig al stewards aanwezig zijn, is dat zeker mogelijk. Ik zal uw voorstel in overweging nemen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

**TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

betreffende "de veiligheid in de metro".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "de coördinatie van de veiligheidsdienst van de MIVB en de politiediensten".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Philippe Pivin, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).- *In 2008 kreeg het veiligheidspersoneel van de MIVB*

nouvelles d'intervention. Aujourd'hui, il est exact que le personnel de la STIB est plus facilement identifiable sur le réseau.

Les 190 agents ont tous été équipés d'un uniforme type et d'insignes. Depuis juillet 2008, le personnel de sécurité de la société n'est plus cantonné dans le contrôle strict des titres de transport et celui du respect du règlement sur la police des transports. Il est désormais aussi autorisé à exiger la carte d'identité, à retenir les personnes jusqu'à l'arrivée de la police, à effectuer des fouilles superficielles et à contrôler les bagages à main. Il peut également refuser l'accès à des personnes non munies d'un titre de transport et utiliser des menottes.

Au vu de toutes ces mesures, la sécurité dans le métro devrait être améliorée significativement. Or, d'après l'enquête de "La Capitale" parue en début de mois, l'on apprend d'une part que 437 personnes ont été violentées dans les stations de métro et que les stations De Brouckère, Midi et Simonis sont les moins sûres. D'autre part, on apprend que, lorsque la STIB agit de manière ciblée à un endroit, le problème se déplace, ce qui, in fine, ne résout rien.

Loin de vouloir stigmatiser une communauté - mais les faits sont là -, l'on sait également que des bandes de jeunes Africains sévissent dans les métros, ce qui augmente probablement le nombre d'actes de violences qui y sont commis. L'on apprend également que l'association "Carrefour des jeunes Africains", qui bénéficiait d'un soutien de la STIB et qui faisait un travail de prévention n'est plus dans le métro Madou, où elle avait ses bureaux, et ne fait plus ses rondes dans le métro mais en surface.

Y a-t-il eu une évaluation des mesures de 2008 ? Si oui, quel est l'impact de ces mesures sur la violence dans le métro ?

Dans la perspective où les problèmes de violence se déplacent d'une station à une autre, ne faudrait-il pas des actions davantage généralisées pour éviter un gaspillage d'énergie et de moyens, et accroître l'efficacité du travail fourni par les agents de la STIB ?

Enfin, envisagez-vous de retravailler avec "Carrefour des jeunes Africains" ? Si non pourquoi ?

nieuwe bevoegdheden. Tegenwoordig is het personeel meer zichtbaar aanwezig.

De 190 veiligheidsbeambten dragen allemaal hetzelfde uniform. Sinds juli 2008 mogen ze ook identiteitskaarten controleren, mensen in bedwang houden tot de politie toekomt, fouilleren en bagage controleren. Ze mogen ook de toegang weigeren aan personen zonder vervoersbewijs en handboeien gebruiken.

De veiligheid zou er dan ook op vooruit moeten zijn gegaan. Volgens een onderzoek van La Capitale werden er echter 437 gewelddaden gepleegd in metrostations. Als de MIVB meer veiligheids-personeel inzet in bepaalde stations, verschuift het probleem gewoon.

Ik wil niemand stigmatiseren, maar de feiten zijn wat ze zijn: Afrikaanse jongerenbendes teisteren de metrostations, waardoor het aantal gewelddaden aanzienlijk stijgt. De vzw "Carrefour des jeunes Africains", die met de steun van de MIVB aan preventiewerk deed, heeft helaas geen kantoor meer in metrostation Madou en werkt tegenwoordig enkel bovengronds.

Zijn de nieuwe maatregelen geëvalueerd? Welke impact hebben ze op het geweld in de metro?

Het is noodzakelijk om overal tegelijk in te grijpen. Dat zal voorkomen dat de moeilijkheden zich gewoon verplaatsen.

Wilt u de samenwerking met "Carrefour des jeunes Africains" voortzetten?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le service de sécurité de la STIB a été reconnu et agréé en tant que service de sécurité par le ministère de l'Intérieur le 31 juillet 2008. Il s'agit de l'inscription du service existant dans un nouveau cadre légal. Compte tenu de cette situation et du fait que les tâches du service de sécurité n'ont pas changé, il m'est impossible de mesurer l'impact de cette modification du cadre légal.

Des équipes d'auxiliaires de prévention sont, quant à elles, quotidiennement présentes dans 42 stations-cibles, de 16h00 à minuit.

Ces équipes ont un rôle d'observation, d'assistance, d'information au service de la clientèle et du personnel. Leur action est basée sur la communication et une capacité à donner un éventail d'informations de base.

Afin de faire face au phénomène de déplacement, non seulement ces auxiliaires assurent une présence au quotidien dans les véhicules entre deux stations, mais le choix des stations ciblées est aussi revu régulièrement, sur la base des informations venant des équipes de sécurité et de la police, mais également d'autres catégories de personnel de terrain de la STIB (conducteurs, commerciaux...).

Quant à la collaboration avec "Carrefour des jeunes Africains", j'ai déjà largement répondu à cette question lors de la commission du 6 janvier dernier, à l'occasion de la question orale de M. Azzouzi concernant l'ouverture d'un centre commercial dans la station Madou. Je vous y renvoie donc.

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

Mme Gisèle Mandaila.- Au vu de tout ce qu'on a mis en place comme outils pour renforcer la sécurité et permettre aux agents de la STIB de mieux faire leur travail, je m'étonne qu'on se retrouve avec un nombre assez important de faits de violence dans le métro. La ministre nous dit qu'il est impossible aujourd'hui d'en faire une évaluation, quand bien même cela rentre dans le cadre d'un

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De veiligheidsdienst van de MIVB werd op 31 juli 2008 erkend door de FOD Binnenlandse Zaken. Er is dus een nieuwe wettelijke regeling voor de dienst. Aangezien de taken van de veiligheidsdienst niet zijn gewijzigd, kan ik onmogelijk meten welke gevolgen de wijziging van de wettelijke regeling met zich meebrengt.*

In 42 stations zijn er dagelijks preventie-medewerkers aanwezig van 16 uur tot middernacht.

Deze teams staan in voor observatie, bijstand en informatie ten opzichte van de klanten en het personeel.

Om te voorkomen dat de problemen gewoon opschuiven, zijn de preventie-medewerkers niet alleen dagelijks aanwezig in de voertuigen tussen twee stations, maar wordt de keuze van de stations ook geregeld herzien op basis van de informatie van de veiligheidsteams, de politie, de chauffeurs, de verkopers, enzovoort.

Betreffende de samenwerking met "Carrefour des jeunes Africains" heb ik reeds in de commissievergadering van 6 januari een antwoord gegeven op de mondelinge vraag van de heer Azzouzi betreffende de opening van een winkelcentrum in het metrostation Madou.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila (in het Frans).- *Ondanks de vele maatregelen die worden genomen om de veiligheid te verbeteren, wordt er nog altijd heel wat geweld in de metro gepleegd. Het is dus noodzakelijk dat die maatregelen worden geëvalueerd.*

Wat het opschuiven van de problemen betreft, men

service reconnu par le ministère de l'Intérieur. Les chiffres que l'on reçoit nous disent que les violences persistent dans le métro. Ces dispositifs devraient quand même pouvoir être évalués, afin de voir s'ils sont ou non efficaces !

En ce qui concerne le déplacement des problèmes d'une station de métro à une autre, il serait préférable de ne pas se contenter d'attendre qu'un commerçant, un conducteur ou un contrôleur appelle pour signaler qu'il faut agir à tel endroit. Quand, par exemple, des faits sont commis à la station Simonis, à l'arrivée de la police, les bandes sont déjà à Ribaucourt. Il faudrait mener des actions plus généralisées pour sécuriser toutes les stations de métro, et non juste une à un moment donné.

En ce qui concerne le "Carrefour des jeunes Africains", je vais attendre la réponse. Je voudrais néanmoins déjà attirer l'attention sur le fait que cette association faisait un travail énorme dans le métro, surtout par rapport à son public-cible de jeunes Africains qui y sévissaient. Ayant travaillé un peu dans ce contexte, je sais que tant qu'ils étaient dans le métro et que ces mamans y faisaient la ronde, il y avait moins de violence de leur part.

Et s'il y en avait, elle s'arrêtait à l'arrivée de ces femmes, et il y avait un suivi. Ne plus les avoir dans le métro, constate-t-on, fait remonter la violence dans les bandes africaines. Et puisqu'ils ont fait du bon travail pendant dix ans, je souhaiterais qu'il y ait une nouvelle collaboration avec l'équipe de ces "dames de fer", qui travaille à la réduction de la violence dans les milieux africains.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous avons déposé sur la table du gouvernement fédéral la demande d'augmenter le nombre de policiers dans le métro. Cette demande n'est toujours pas exaucée à ce jour. Les services de sécurité de la STIB ont conservé les mêmes tâches, mais je suis en train d'examiner la possibilité d'une meilleure collaboration avec les zones de police. Le problème de la sécurité ne se pose pas uniquement dans les stations de métro, mais aussi à l'extérieur de celles-ci. Nous voulons mettre en place une action complémentaire entre la surface et le sous-sol, et

zou niet mogen wachten tot een handelaar, chauffeur of controleur alarm slaat. Als er problemen in het metrostation Simonis worden gesignaleerd, zijn de bendes al in Ribaucourt voor de politie ter plaatse is. In plaats van specifieke acties op een bepaald tijdstip moeten er meer algemene acties worden gevoerd om de veiligheid in alle metrostations en te allen tijde te verbeteren.

Ik zal uw antwoord met betrekking tot "Carrefour des jeunes Africains" opzoeken. In ieder geval wijs ik er graag op dat deze vereniging gedurende tien jaar opmerkelijke resultaten heeft bereikt in de metro. De aanwezigheid van die Afrikaanse moeders zorgde voor een afname van het geweld tussen Afrikaanse jeugdbendes. Ik hoop dan ook dat er een nieuwe samenwerking met dit team van sterke dames zal komen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij hebben de federale overheid gevraagd om meer politieagenten in te zetten, maar dat verzoek is tot nu toe nog niet ingewilligd. De veiligheidsdiensten van de MIVB hebben hun taken behouden, maar ik ga na of er geen betere samenwerking met de politiediensten mogelijk is. Er is immers niet alleen een veiligheidsprobleem in de metrostations, maar ook in hun omgeving.*

nous travaillons à ce processus en collaboration avec la police.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

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

**concernant "la modification de l'ordonnance
du 22 novembre 1990 relative à
l'organisation des transports en commun
dans la Région de Bruxelles-Capitale".**

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

Mme Cécile Jodogne.- Au mois de février dernier, une interpellation portant sur le même sujet a été posée au ministre-président du gouvernement. Afin d'obtenir tous les éclaircissements requis sur ce dossier, il convient de vous interpellier également.

L'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 stipule que, "Moyennant l'autorisation de l'Exécutif, donné après avis de la ou des communes concernées, la Société est habilitée à établir ou faire établir sur les voiries régionales, provinciales et communales, les équipements nécessaires à l'exploitation du réseau - y compris les services visés à l'article 2, deuxième alinéa, 4° de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars - et leurs accessoires, tels qu'ils sont désignés dans le cahier des charges, aux endroits qu'elle détermine et, le cas échéant, selon les modalités définies par ledit cahier des charges".

De cet alinéa, on peut déduire que les communes ont perdu leur pouvoir de gestionnaire de la voirie en ce qui concerne le placement des équipements nécessaires à l'exploitation du réseau de la STIB et leurs accessoires. Il en va de même pour la Région

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

**TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de wijziging van de
ordonnantie van 22 november 1990
betreffende de organisatie van het openbaar
vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *In februari werd minister-president Picqué over dit onderwerp geïnterpelleerd. Nu is het uw beurt.*

Artikel 16 van de ordonnantie van 22 november 1990 bepaalt dat de MIVB met de toestemming van de regering op gemeentewegen, gewestwegen en provinciewegen de nodige uitrustingen mag aanleggen voor het openbaar vervoer.

Bijgevolg zijn de gemeenten niet langer bevoegd om op gemeentewegen uitrustingen aan te leggen voor de MIVB. Het Brussels Gewest verliest ook een stukje bevoegdheid over gewestwegen. Minister-president Picqué zei echter dat de regering nog geen uitvoeringsbesluiten had aangenomen en dat de MIVB bijgevolg nog niet is begonnen met het plaatsen van nieuwe bushokjes.

Het stadsmeubilair voor de MIVB is eigendom van verschillende concessiehouders, al naargelang van de gemeente. In sommige gemeenten, namelijk Watermaal-Bosvoorde, Oudergem, Etterbeek en Schaarbeek, lopen de contracten met de concessiehouders echter ten einde.

pour ce qui concerne les voiries régionales. M. le ministre-président a toutefois précisé dans sa réponse qu'en l'état actuel des choses, aucun arrêté du gouvernement n'a encore été adopté et, qu'en conséquence, la STIB ne s'est pas encore lancée dans l'installation des nouveaux abris en voirie.

Dans la situation qui prévaut toujours aujourd'hui, le mobilier urbain de la STIB appartient à l'un ou l'autre concessionnaire, selon les communes. Dans certaines communes, les concessions sont cependant arrivées à échéance. Il s'agit de Watermael-Boitsfort, d'Auderghem, d'Etterbeek et de Schaerbeek.

La diversité des situations et des échéances rencontrées dans les différentes communes ne sont pas à même de faciliter le travail de la STIB. À cet égard, qu'en est-il plus particulièrement des communes dont l'échéance des conventions survient avant que la STIB ne soit prête avec son matériel et pour l'attribution du marché à un ou plusieurs affichistes ? Quelle est la situation dans les différentes communes bruxelloises ?

Complémentairement, qu'en est-il des nouvelles lignes en cours de construction ou des lignes pour lesquelles de nouveaux arrêts sont prévus ? À l'heure actuelle, 70% des arrêts possèdent un abri. Qu'en est-il des 30% restants, mais aussi des abris qui seront créés le long des nouvelles lignes ?

Dans le vide juridique qui prévaut à l'heure actuelle pour les communes dont la concession est arrivée à échéance, le mobilier appartient toujours au concessionnaire. Peut-on dès lors toujours préciser que c'est lui qui est responsable de ces abribus, au sens de la responsabilité civile ?

Enfin, la situation future ne manque pas de susciter certaines interrogations également. La volonté de la STIB serait d'avoir une même philosophie, non seulement pour les quatre communes qui n'ont plus aujourd'hui de concession - ce qui paraît logique -, mais aussi pour toutes les communes suivantes.

La STIB est-elle prête à assumer les nouvelles responsabilités qui lui sont accordées dans cette ordonnance ? En termes d'installation, sans doute, mais qu'en est-il de l'entretien ?

Jusqu'où iront les responsabilités en matière d'entretien, particulièrement en ce qui concerne

De huidige situatie maakt het er niet eenvoudiger op voor de MIVB. Wat gebeurt er als het contract van een gemeente met een concessiehouder ten einde loopt voordat de MIVB klaar is om bushokjes en dergelijke te laten plaatsen? Wat is de situatie in de verschillende Brusselse gemeenten?

Wat gebeurt er voor nieuwe lijnen of haltes? Tegenwoordig staat er bij 70% van de haltes een bushokje. Wat gebeurt er met de overige haltes?

In de gemeenten waar de overeenkomst met de concessiehouder ten einde loopt, blijft al het stadsmeubilair eigendom van die concessiehouder. Blijft de concessiehouder dan ook aansprakelijk voor de bushokjes?

De MIVB zou in de toekomst op dezelfde manier te werk willen gaan voor alle gemeenten.

Is de MIVB klaar voor deze nieuwe verantwoordelijkheden? Ik denk niet alleen aan de installatie van voorzieningen, maar ook aan het onderhoud.

Welke verantwoordelijkheid heeft de MIVB precies inzake het onderhoud van de eigen beddingen, die vaak zeer vuil zijn, en van de bushokjes en bijhorende vuilnisbakken? Er moeten daarover duidelijke afspraken worden gemaakt.

Heeft de MIVB al nieuw stadsmeubilair ontwikkeld en openbare aanbestedingen gerealiseerd? Wanneer krijgen we de nieuwe bushokjes eindelijk te zien?

l'entretien quotidien, pas spécialement des sites propres - qui sont la plupart du temps très sales - mais aussi des abris eux-mêmes quand ils se situent hors trottoir, ainsi que des poubelles ? Des règles claires doivent être établies sur ces points, et intégrées dans les accords.

Où en est la STIB dans le développement de son nouveau mobilier urbain et des marchés publics qui en découlent ? Quand pourra-t-on enfin voir ces nouveaux abribus dont on nous parle depuis un certain temps, en particulier dans les quatre communes où la situation est un peu floue pour le moment ?

Discussion

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

M. Philippe Close.- Au-delà de la gestion de l'espace public que nécessitent ces mobiliers et l'implantation des arrêts, le nerf de la guerre réside dans les taxes d'affichage récoltées par les communes. Il faut dès à présent réfléchir aux contrats à reconduire.

Le marché Villo, qui était compliqué à gérer, car il s'agissait d'un service en échange d'affichage, avance à présent à un bon rythme, malgré les difficultés. Les communes s'inscrivent dans un modèle intéressant.

Il est normal que la STIB réclame l'uniformisation des abribus, d'une commune à l'autre. Cette demande est légitime et simple à réaliser, en imposant un cahier de charges pour les prochains appels. En sept à huit ans, l'ensemble des abribus seront ainsi identiques.

Pour ce qui est du marché publicitaire, il me semble difficile d'envisager un marché unique, d'autant plus que les recettes ne sont pas négligeables. Si l'on fait la balance par rapport à l'entretien, d'ailleurs parfois mis à la charge du concessionnaire, elle est positive pour les communes. Si je ne m'abuse, cela représente pour Bruxelles-Ville un montant avoisinant les deux millions d'euros, pour un marché de quinze ans. Je ne parle même pas du marché le plus rémunérateur

Bespreking

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

De heer Philippe Close (in het Frans).- Een teer punt is de gemeentelijke heffing op affiches. We moeten beginnen nadenken over de vernieuwing van een aantal contracten.

De overeenkomst voor Villo was niet eenvoudig, aangezien de reclameaffiches de compensatie zijn voor de dienstverlening, maar ondertussen begint het systeem goed te draaien en willen de gemeenten er graag aan meewerken.

De MIVB vraagt terecht om een uniform uitzicht van de bushokjes en dat kan gemakkelijk worden geregeld via de bestekken. Binnen zeven of acht jaar kunnen alle bushokjes dan identiek zijn.

Alle reclamerechten in één aanbesteding gieten, is dan weer moeilijk, zeker gezien de grote inkomsten die ermee samenhangen. De balans voor de gemeenten is alvast positief. Brussel verdient ongeveer 2 miljoen euro voor een contract van vijftien jaar en Ukkel zelfs nog veel meer.

Uiteraard wil de MIVB een minimum aan inspraak om de belangen van de reizigers te verdedigen. Zo wilde Vorst de wachttijden aangeven aan alle haltes - wat de MIVB niet eens vroeg - terwijl Ukkel dan weer weigerde om wachttijden aan te geven.

en termes d'affichage, celui d'Uccle, qui a décroché le jackpot pour des raisons conjoncturelles.

On peut comprendre la volonté de la STIB d'avoir un minimum de regard sur la gestion, dans l'intérêt de ses voyageurs. Pour citer un exemple : celui des temps d'attente. Ainsi, la commune de Forest avait décidé d'installer des temps d'attente à tous ses arrêts - ce que la STIB ne demandait même pas -, tandis qu'Uccle refusait de les installer, car cela venait en déduction de sa dotation. Autant Forest voulait aller trop loin, autant Uccle bloquait.

J'adhère complètement aux propos de Mme Jodogne. Cette situation devra faire l'objet d'un compromis. Une application brutale de l'ordonnance ferait basculer certaines communes, car les sommes en jeu ne sont pas quantité négligeable, sans compter les nombreux problèmes entre les différents marchés. Ce serait le cirque infernal.

Il faut uniformiser le mobilier, il faut un pouvoir d'injonction par rapport aux temps d'attente, à l'entretien, à l'implantation des arrêts, etc. Toutefois, les communes doivent conserver une partie des recettes, sachant que celles-ci sont liées à l'ensemble de l'attribution du marché de mobilier urbain. Pour en revenir au marché Villo évoqué plus haut, il s'agit d'un marché régional dans lequel les communes ont cédé leurs recettes dans l'intérêt de la qualité du service. Ce modèle est à retenir.

Quatre marchés arrivent à échéance. Il serait bon d'examiner auprès des différentes communes à quel moment les marchés tombent. Ce délai est généralement de six ou sept ans pour des marchés établis sur quinze ans. Il importe de développer une concertation approfondie avec les communes et de préserver les recettes communales qui y sont afférentes.

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

M. Aziz Albishari.- L'application de cette ordonnance de 1990 portant sur la capacité de la Région à intervenir, prendre en charge et décider en matière de contrat sur le mobilier urbain lié au transport en commun et à la STIB en particulier, soulève de nombreuses questions.

Een compromis is nodig. Een brutale toepassing van de ordonnantie zou bepaalde gemeenten heel wat kosten. Er zijn ook grote verschillen tussen de diverse contracten.

Uniforme bushokjes en het recht om de aankondiging van wachttijden, het onderhoud of de locatie van de haltes op te leggen, zijn nodig. De gemeenten moeten echter een deel van hun inkomsten kunnen behouden. Villo is een gewestelijke aanbesteding, waarbij de gemeenten hun deel van de opbrengst afstonden in het belang van de dienstverlening. Dat is een interessant model.

Binnenkort lopen vier overeenkomsten ten einde. Het gaat meestal om overeenkomsten van 15 jaar. Het is dus belangrijk om overleg met de gemeenten te plegen en de opbrengsten voor de gemeente te vrijwaren.

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

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- De toepassing van de ordonnantie van 1990 roept heel wat vragen op.

Het stadsmeubilair van het Flageyplein valt bijvoorbeeld niet onder een overeenkomst met een reclamebedrijf en is eigendom van Mobiel Brussel,

Je vous ai déjà interpellée concernant le mobilier urbain de la place Flagey, lequel n'a vraisemblablement fait l'objet d'aucune convention avec un publiciste. Ce mobilier est aujourd'hui la propriété de Bruxelles Mobilité, un organe qui n'a absolument pas l'habitude de gérer ce type de dispositif. Il s'agit d'un intervenant supplémentaire qui s'insère dans le domaine des abribus et autres dispositifs liés aux transports en commun.

Votre prédécesseur avait appliqué cette ordonnance de 1990 selon une manière personnelle, que je ne me permettrai pas de qualifier ici. Son intervention avait eu pour conséquence l'interruption ou le non-renouvellement de marchés et de conventions avec certaines communes.

Or, des affiches publicitaires sont toujours présentes dans ces communes, mais les recettes ne leur sont plus rétribuées. Elles sont mêmes empochées intégralement par les affichistes. Il s'agit d'une situation problématique, qui voit le départ pur et simple des recettes communales, comme l'a souligné M. Close.

D'autre part, ces conventions étaient liées à des recettes, mais également à des services rendus, tels que la mise en place de signalétique piétonne pour la Ville de Bruxelles, l'entretien de la voirie et autres services. Qu'advient-il de ces services liés et connexes ?

Nous préconisons une harmonisation du mobilier urbain par la Région. Nous souhaitons clairement une normalisation de ce mobilier sur tout le territoire régional, et notamment au niveau des abribus.

Qu'en est-il des services connexes rendus dans certaines communes, dans le cadre des conventions ? Quelles étapes et démarches avez-vous déjà entreprises en la matière ?

M. Picqué, interpellé à ce sujet il y a quelques mois lors d'une commission, aurait avoué que votre prédécesseur n'avait jamais obtenu d'autorisation du gouvernement pour agir de la façon dont il l'a fait dans les communes. Pourriez-vous, dès lors, justifier la pertinence du cadre politique et administratif dans lequel vous êtes en train d'agir, si tel est le cas ?

dat niet vertrouwd is met het beheer van dergelijke infrastructuur.

Uw voorganger heeft de ordonnantie op een zeer persoonlijke manier toegepast. Daardoor werd een aantal overeenkomsten onderbroken of niet verlengd. In die gemeenten worden er nog altijd reclameaffiches opgehangen, maar de gemeenten ontvangen daar geen inkomsten meer van. De volledige opbrengst gaat naar de reclamebedrijven.

Daarnaast hadden de overeenkomsten betrekking op een aantal diensten, zoals het aanbrengen van voetgangerssignalisatie, het onderhoud, enzovoort. Hoe zit het daar nu mee?

Wij blijven pleiten voor een harmonisering en normalisering van het stadsmeubilair door het gewest, met name aan de bus- en tramhaltes.

In sommige gemeenten zouden er in het kader van deze overeenkomsten bijkomende diensten worden aangeboden. Hebt u in dit verband initiatieven genomen?

Uw voorganger zou nooit toestemming van de regering hebben gekregen voor zijn optreden ten opzichte van de gemeenten. Als dat zo is, hoe staat u dan tegenover het politiek-administratieve kader waaraan u zich moet houden?

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

Mme Céline Delforge.- Si le transfert s'effectue définitivement, la STIB va devenir un opérateur de publicité, qui gèrera la publicité affichée sur les abribus qui lui appartiennent. Ne serait-ce pas l'occasion de réfléchir au contenu de ce qu'on accepte ou non de mettre dans l'espace public en matière d'affiches publicitaires ? En effet, l'on peut encore régulièrement voir sur les abribus des publicités sexistes et d'autres pour des produits peu recommandables, dont la consommation a un coût collectif certain.

Ceci est une belle opportunité pour la STIB de nous montrer son rôle social et sa volonté de ne pas faire de l'argent à tout prix et sur le dos de n'importe quelles valeurs. Ne serait-ce pas le moment tout indiqué pour réfléchir au contenu de la publicité ?

L'espace public est l'espace de tous. Nous acceptons déjà que, contre monnaie sonnante et trébuchante, certains puissent y faire passer leur message de manière unilatérale, sans qu'on puisse y répondre. La moindre des choses serait qu'il n'y ait pas de message contraire aux valeurs prônées par la Région, à commencer par l'égalité homme-femme, mais aussi au niveau de la lutte contre une série de produits particulièrement polluants et néfastes.

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

Mme Danielle Caron.- Notre groupe est favorable à une harmonisation du mobilier urbain, en l'occurrence celui des transports en commun. Comme certains l'ont déjà signalé, il est préférable d'adopter un même type de mobilier, plutôt que de maintenir un mobilier disparate.

Aujourd'hui, les abribus de Woluwe-Saint-Pierre sont en vieux bois coloré en vert, tandis que d'autres communes sont équipées d'un mobilier en plastique beaucoup moins esthétique. L'adoption d'un même mobilier stylé et reconnaissable sur l'ensemble du territoire de la Région participerait à une meilleure image de celle-ci.

Je plaide également pour l'installation d'abribus un peu partout, afin de protéger les usagers des transports en commun.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Na de overdracht zal de MIVB dus zelf instaan voor het beheer van de publiciteit in de bushokjes. Dat is een goed moment om na te denken over het beleid inzake publiciteit. Sommige producten hebben een negatieve maatschappelijke impact. De MIVB zou haar sociale rol moeten opnemen en tonen dat ze bepaalde waarden belangrijker acht dan louter rendabiliteit.*

De openbare ruimte behoort iedereen toe. Dat elkeen er zomaar zijn boodschap kwijt kan, zonder dat men er een antwoord op kan formuleren, is al erg genoeg. Maar de verspreiding van boodschappen die in tegenstelling zijn met de waarden van het gewest - de gelijkheid tussen man en vrouw, respect voor het milieu -, is totaal onaanvaardbaar.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Mijn fractie pleit voor een harmonisering van het stadsmeubilair. Momenteel vindt men in de ene gemeente groene houten bushokjes, en in de andere plastic bushokjes die minder mooi ogen. Het gebrek aan eenvormig en stijlvol meubilair komt het imago van het gewest niet ten goede.*

Ik pleit er ook voor om overal bushokjes te plaatsen, om de reizigers te beschermen.

In plaats van reclameboodschappen te verspreiden zou de MIVB beter haar reizigers meer informatie verstrekken over Brussel en over mogelijke reiswegen.

De dienstregelingen moeten overal worden geafficheerd, in een voldoende groot lettertype.

Je plaide aussi pour la mise à disposition sur le réseau de la STIB d'informations sur Bruxelles et sur les différents itinéraires empruntables en transports en commun. Actuellement, la publicité prime de plus en plus sur l'information et la communication dans les abribus. Les pouvoirs publics ont le rôle d'informer les usagers.

Je plaide également pour qu'il y ait une indication des horaires de passage. C'est très précieux pour l'ensemble des usagers et cela permet à chacun de vaquer à ses occupations en attendant le passage de son bus ou de son tram.

Il faudrait également qu'il y ait une harmonisation des indications des horaires, qui sont souvent trop petites pour les personnes âgées. Si on reprend l'ensemble du mobilier, il est possible de placer des indicateurs visibles pour chacun au niveau de la Région.

M. Close a parlé de cahier des charges pour le mobilier. De mon côté, je penserais plutôt à un cahier des charges pour la publicité. Dans la mesure où il y a deux grands opérateurs publicitaires en Région bruxelloise, on pourrait imaginer de leur mettre des impératifs et des contraintes communs en ce qui concerne la publicité.

Je plaide pour que le mobilier soit à charge de la Région, mais il serait indispensable que les communes puissent recevoir une compensation, comme le disait Mme Jodogne.

Mme la ministre, est-ce confidentiel ? Est-ce que Mme Jodogne dispose de certains éléments ? Pourrait-on dresser un inventaire de ce qui existe au niveau des contrats ? Y a-t-il un aspect commercial à connaître ?

Pourrait-on établir une synthèse des différentes dates d'échéance des contrats par commune ? Serait-il possible de mettre à plat les différentes conventions, de façon à ce que nous puissions effectuer une étude un peu plus poussée en commission de l'Infrastructure ?

Je sais qu'il s'agit d'un marché compliqué, notamment au niveau juridique, mais j'aimerais que nous examinions comment faire au mieux durant cette phase de transition.

De heer Close stelt voor om een bestek voor het meubilair op te stellen. Ik pleit eerder voor een bestek voor de reclame. Op die manier kunnen wij de twee grote reclamebedrijven in Brussel dezelfde verplichtingen opleggen.

Het meubilair zou ten laste van het gewest moeten zijn, maar het is onontbeerlijk dat de gemeenten een compensatie krijgen, zoals ook mevrouw Jodogne heeft opgemerkt.

Kunt u een stand van zaken opmaken met betrekking tot de overeenkomsten? Is er een handels-element waarvan wij nog niet op de hoogte zijn?

Wanneer lopen de verschillende overeenkomsten ten einde? Is het mogelijk om de inhoud van die overeenkomsten te kennen, teneinde een grondige analyse en vergelijking te kunnen maken?

Het gaat om een ingewikkelde overeenkomst, met name op juridisch vlak, maar wij moeten onderzoeken hoe wij het best die overgangsfase kunnen regelen.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non seulement la STIB est prête à assurer les responsabilités que l'ordonnance lui accorde, mais elle s'est lancée dans ce projet depuis près de deux ans.

En ce qui concerne l'installation des abris eux-mêmes, un appel à candidatures a été lancé début 2009 par la STIB en vue de déterminer le nouveau modèle d'abri régional. Au printemps 2009, un comité d'avis reprenant en son sein des représentants des communes désignés par l'AVCB, de Bruxelles Mobilité, de l'AATL, du cabinet du précédent ministre bruxellois de la Mobilité, du monde académique du design, du comité consultatif des usagers de la STIB et de la STIB même s'est réuni pour participer à la sélection des candidats qui seraient invités à remettre une offre.

Comme la réglementation des marchés publics le permet pour les procédures négociées, la STIB a depuis lors demandé des précisions à l'ensemble des candidats en vue d'affiner cette évaluation. L'analyse des réponses est en cours.

En ce qui concerne les concertations avec les autorités concernées, des contacts ont eu lieu entre certaines communes et la STIB sous l'égide de la Région. Les premières communes furent celles traversées par l'extension de la ligne 94 et celles dont le contrat était en passe d'être échu. Ces contacts sont encore en voie de finalisation.

Aujourd'hui, il s'agit d'assurer la transition progressive de la gestion actuelle vers une gestion centralisée à la STIB. Actuellement, la proposition faite à toutes les communes concernées est de convenir avec elles et les concessionnaires en place des modalités de fonctionnement du réseau existant pendant la période intermédiaire.

Toutefois, les nouvelles responsabilités de la STIB concernent l'installation des équipements et leurs accessoires, et non pas leur entretien. L'entretien des abris sera de la responsabilité de la société exploitante; l'entretien des arrêts sera de la responsabilité du gestionnaire de la voirie, en n'oubliant pas que les communes sont responsables du maintien de la propreté publique.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB wil de verantwoordelijkheden op zich nemen die de ordonnantie haar toekent en werkt hier al twee jaar aan.

Begin 2009 deed ze een oproep voor kandidaturen voor de ontwikkeling van een model voor de bushokjes. Een adviescomité met vertegenwoordigers van de gemeenten, Mوبiel Brussel, het BROH, het kabinet van de vorige minister, de academische designwereld, de adviesraad van MIVB-gebruikers en de MIVB zelf, selecteerde de kandidaten die gevraagd zouden worden een offerte in te dienen.

Sindsdien heeft de MIVB de kandidaten bepaalde verduidelijkingen gevraagd en zij bestudeert nu de antwoorden.

De MIVB onderhoudt regelmatige contacten met de gemeenten, onder toezicht van het gewest, om te beginnen met die gemeenten waar de uitbreiding van lijn 94 doorheen loopt en van wie de contracten bijna vervielen.

Nu moeten we geleidelijk van het huidige beheer overschakelen naar een gecentraliseerd beheer door de MIVB. We werken met de gemeenten en de concessiehouders aan de overgangsmaatregelen.

Het onderhoud van de nieuwe infrastructuur blijft wel de verantwoordelijkheid van de concessiehouders en het onderhoud van de haltes dat van de beheerder van de wegen. De gemeenten staan in voor de openbare netheid.

Ik kan u een lijst bezorgen waarop per gemeente staat aangegeven of het beheer van de bushokjes in handen is van JCDecaux of Clear Channel, of het gaat om een eigendomsconcessie dan wel een openbare aanbesteding en wanneer het contract afloopt. Elsene, Sint-Gillis en Sint-Lambrechts-Woluwe hebben deze gegevens overigens nooit meegedeeld. (zie bijlage)

Bij nieuwe gemeenten moeten we steeds onderhandelen op basis van de situatie in die gemeente. Er is geen juridisch vacuüm, want als de contracten aflopen, blijven de wettelijke bepalingen gelden.

Het financiële aspect is belangrijk. Bij de onder-

Je peux vous remettre, pour information, la situation des dix-neuf communes qui disposent d'arrêts équipés d'abris soit de JC Decaux, soit de Clear Channel. Le type de contrat est soit une concession domaniale, soit un marché public, qui est la forme actuellement retenue pour ce type de services. (voir annexe)

Les dates d'échéance sont également reprises, sauf si elles sont postérieures à 2015, car ces communes-là seront contactées dans un second temps. Certaines communes n'ont jamais transmis d'informations sur le contenu de leur contrat - Ixelles, Saint-Gilles et Woluwe-Saint-Lambert -, tandis que d'autres ont largement collaboré.

En ce qui concerne les nouveaux arrêts, produits par la création ou la modification de lignes, il faut négocier dans chaque cas en fonction de la commune et de la situation contractuelle. On ne peut pas véritablement parler de vide juridique. Même en cas d'échéance des contrats passés avec les communes, les responsabilités de chacun restent fixées par la loi.

Les responsabilités du gestionnaire de la voirie et de la commune restent inchangées en ce qui concerne l'entretien et la sécurité des arrêts situés en voirie. L'entretien des abris pour voyageurs est à la charge de celui qui l'exploite, à savoir JC Decaux ou Clear Channel, selon la commune.

En réponse aux questions de M. Close, il est clair que l'aspect financier ne peut être négligé. Dans le cadre des négociations, il y aura moyen de trouver un terrain d'entente qui ne mettra pas en péril les finances communales. C'est avec cet objectif en tête que nous essayons de progresser dans les négociations.

Les contrats arrivant à échéance seront analysés au cas par cas afin de déterminer une solution spécifique. L'harmonisation du mobilier, et l'augmentation de la qualité du confort et de l'information sont des éléments importants inhérents à la mission du service public.

Mme Delforge, je connais votre sensibilité relative au contenu des publicités. La Région ne manquera pas de prendre en considération cet élément lors des éventuelles négociations avec les publicistes.

handelingen streven we naar een oplossing die de gemeentelijke financiën niet in gevaar brengt.

De contracten die ten einde lopen, worden onderzocht teneinde een oplossing op maat voor te stellen. Wij streven naar een uniform uitzicht, meer comfort en een betere informatieverstrekking.

Mevrouw Delforge, ik weet dat u gevoelig bent voor de inhoud van reclame. Het Brussels Gewest zal daar rekening mee houden bij de onderhandelingen met reclamebedrijven.

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

Mme Cécile Jodogne.- Je me réjouis de ce que cette interpellation génère autant de réactions de la part de mes collègues. Je rappelle néanmoins que mon objectif premier portait sur l'intérêt des voyageurs. L'installation d'abribus uniformes repérables dans l'espace public est une bonne chose. Pourriez-vous me préciser le phasage de l'installation des abribus par la Région ? S'agit-il de 2011 ou au-delà ?

Outre la volonté d'uniformiser le mobilier urbain dans les dix-neuf communes bruxelloises, qu'en est-il de leur entretien ? Il convient de prévoir des abris confortables et propres.

La ministre établit une distinction entre l'entretien des abribus et celui de l'espace public, qui relève de la responsabilité des gestionnaires de voirie, en l'occurrence, les communes et la Région. Pourriez-vous préciser néanmoins quel serait le responsable de l'entretien des abribus installés sur les sites propres ?

La caractéristique de cette localisation peut se révéler dangereuse pour les responsables de leur entretien. Il importe de tenir compte de cette situation spécifique.

Concernant la taxation, le rôle des communes et les avantages que celles-ci pouvaient tirer des concessions, il serait souhaitable de rappeler à qui revient le financement de ces abribus. Cette interrogation a déjà fait l'objet précédemment d'une interpellation adressée au ministre-président.

C'est pour cela que je ne suis pas revenue sur ce point, bien que je souscrive à ces questions et à ces préoccupations. Il importe que la STIB recherche des solutions, au moins en partie, pour apaiser l'inquiétude des communes relative au financement des abribus. Il s'agit d'un enjeu fondamental.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour répondre à cette dernière remarque, il est exact que cela devra être financé par quelqu'un. Je comprends l'inquiétude des communes, qui perçoivent un certain revenu grâce à ces publicités, mais il faut

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Het is fijn dat mijn interpellatie op zoveel belangstelling van mijn collega's mag rekenen. Het ging mij er in de eerste plaats om de belangen van de reizigers te verdedigen. Het is goed dat de bushokjes een uniform uitzicht krijgen. Kunt u de planning van de plaatsingen toelichten?*

Hoe zit het met het onderhoud van de bushokjes? Die moeten comfortabel en netjes blijven.

U maakt een onderscheid tussen het onderhoud van de bushokjes en van de openbare ruimte. De laatstgenoemde taak is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders, met name het Brussels Gewest en de gemeenten. Wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van de bushokjes bij de eigen beddingen? Dat onderhoud kan een gevaarlijke taak zijn.

De MIVB moet ook duidelijk maken wie de bushokjes moet betalen, want de gemeentebesturen maken zich zorgen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik begrijp de bezorgdheid van de gemeenten. De reclame levert hen inkomsten op. Iemand moet de infrastructuur betalen. Dat punt zal aan bod komen tijdens de onderhandelingen met de*

pouvoir financer l'infrastructure même. Ce sera un élément à prendre en considération lors des pourparlers avec les communes.

Quand les discussions débiteront-elles ? Une fois que l'on se sera mis d'accord sur le modèle - j'espère encore avant la fin de l'année -, on pourra établir un modèle collant à la réalité. Ensuite, les commandes seront passées.

Mme Cécile Jodogne.- Il faudra donc un second marché pour construire ce modèle.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est exact.

Mme Cécile Jodogne.- Cela sera fait en 2012 ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il faudra avancer le plus rapidement possible. Il est possible que cela soit finalisé en 2012. Mais il faut d'abord lancer l'appel, réaliser la production, etc.

En ce qui concerne l'entretien des sites propres, c'est en principe le gestionnaire de la route qui est responsable. Ceci dit, nous avons signé un accord avec Bruxelles-Propreté afin que cet organisme entretienne les sites propres.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS

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

concernant "le défaut de ponctualité des transports publics bruxellois et les moyens d'y remédier".

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

gemeenten.

Wij hopen tegen het einde van dit jaar een akkoord over het model te hebben bereikt. Nadien kunnen de bestellingen worden geplaatst.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Er is dus een tweede overheidsopdracht nodig voor de bouw van dit model?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Zal dat voor 2012 zijn?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Wij trachten zo snel mogelijk vooruit te gaan, maar eerst moet nog de opdracht worden uitgeschreven, het model worden geproduceerd, enzovoort.*

In principe is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van de eigen beddingen. Wij hebben hierover echter een akkoord met Net Brussel gesloten.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

betreffende "het gebrek aan stiptheid van het Brussels openbaar vervoer en de middelen om daar iets aan te doen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mme Caroline Persoons.- Beaucoup d'utilisateurs de la STIB se plaignent du manque de respect des horaires par les bus et les trams. Trop souvent, les horaires mentionnés aux arrêts de bus et de tram, qu'ils soient électroniques (arrivée imminente du prochain bus ou tram) ou affichés sur les panneaux de signalisation (horaire complet) ne sont pas respectés, et il semble qu'aucune sanction ne puisse être prise.

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

Si des situations exceptionnelles peuvent parfois être invoquées (affaissement de chaussée, intempéries, manifestations, etc.), il faut bien admettre que les retards accusés par les transports publics bruxellois sont beaucoup trop fréquents. Tout le monde s'accorde sur le fait que les problèmes de congestion empêchent une circulation normale et fluide à certaines heures, mais les retards enregistrés ne sont pas le fait des seuls embouteillages.

Nous savons tous, que l'on circule à vélo, en voiture ou en transport public, qu'il convient d'adapter notre heure de départ et le temps prévu pour le trajet à l'heure de la journée et aux risques d'embouteillage. Toutefois, lorsque l'on emprunte un bus, en tout cas sur certaines lignes, force est de constater que les retards sont presque systématiques. Et c'est, selon moi, inadmissible.

Je citerai quelques exemples.

De nombreux citoyens se sont plaints de la qualité du service de la ligne de bus 36, seul transport en commun à desservir les quartiers du Chant d'Oiseau et de Saint-Alix, à Woluwe-Saint-Pierre. Les échos en ce sens étant de plus en plus nombreux, avec une collègue, nous avons voulu mettre en avant les problèmes rencontrés avec cette ligne de bus dans un article du journal communal et nous avons créé un blog. Les témoignages abordent de multiples aspects, mais le "ras-le-bol" est manifeste quant au non-respect des horaires.

Et il ne s'agit pas d'un cas isolé : de nombreuses plaintes émanent également d'usagers d'autres lignes, notamment de la ligne 54 qui part du centre

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- Veel klanten van de MIVB klagen over de onregelmatige dienstverlening. Vaak wordt de geafficheerde dienstregeling niet nageleefd. Dat leidt blijkbaar niet tot sancties.

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

Soms zijn vertragingen weliswaar het gevolg van uitzonderlijke omstandigheden, zoals betogingen en dergelijke, maar ze komen toch te vaak voor. Uiteraard bemoeilijken files een vlotte doorstroming, maar dat kan niet de enige oorzaak van de vertragingen zijn. Op sommige buslijnen is er bijna systematisch vertraging, en dat is onaanvaardbaar.

Veel mensen zijn bijvoorbeeld ontevreden over buslijn 36. Ik heb een blog gemaakt over die buslijn en ontving heel wat reacties van boze klanten.

Ook over vele andere buslijnen is er ontevredenheid.

Zoals ik reeds zei, wordt het probleem gedeeltelijk verklaard door files, maar zeker niet helemaal.

Reizigers verwachten dat het openbaar vervoer stipt rijdt. Als dat in Berlijn of Stockholm lukt, moet het in Brussel ook kunnen.

Die steden voeren een krachtadig beleid om het autoverkeer te doen afnemen. In Berlijn heb je een speciaal vignet nodig om het centrum te mogen inrijden. Daardoor is er weinig verkeer en rijden de bussen op tijd.

In Stockholm is na de invoering van een stadstol en een autobelasting het autoverkeer drastisch afgenomen. Er is een ruim aanbod aan openbaar vervoer, dat stipt rijdt.

Als het openbaar vervoer niet stipt rijdt en het aanbod niet ruim genoeg is, zullen de Brusselaars hun auto niet thuislaten.

Hoe controleert de MIVB de stiptheid van het openbaar vervoer? Kan de MIVB of het gewest stiptheid afdwingen? Ik betwijfel het. Ik ben

de Forest pour traverser ensuite le centre de Bruxelles.

Je le répète, les embouteillages peuvent expliquer certains retards, mais pas tous. Par exemple, quelques centaines de mètres à peine séparent le départ de la ligne 36 à Konkel et la place Dumon ; pourtant, les retards y sont presque systématiques. De même, entre la place Saint-Denis et l'arrêt Mystère à Forest, il n'y a que trois arrêts, sans embouteillage ; or il est fréquent d'y voir se suivre deux bus, et ce en tout début d'itinéraire...

La ponctualité correspond à une véritable attente des usagers. L'on peut se poser la question de savoir si les autres capitales européennes rencontrent les mêmes difficultés. Prenons les villes de Berlin et de Stockholm.

La politique de ces villes en matière de limitation de l'afflux automobile est claire et nette. À Berlin, le centre ville est en zone de basse émission avec achat et apposition d'une vignette obligatoire. Le trafic automobile y est donc très limité, mais les bus sont d'une ponctualité exemplaire.

À Stockholm, il y a un péage urbain et une taxe sur les voitures, ce qui limite drastiquement l'usage de la voiture. Les transports en commun, qui sont tous accessibles aux personnes à mobilité réduite, sont nombreux et à l'heure.

Face au problème de non-respect des horaires, on peut se demander comment la STIB contrôle ses horaires et si la Région peut exiger plus de ponctualité ?

L'organisation des transports publics est une mission de service public essentielle pour une Région comme Bruxelles. L'attente des usagers de bénéficier d'un service performant en termes de fréquence et de ponctualité doit être satisfaite si l'on veut que la population bruxelloise et les navetteurs préfèrent les transports publics à la voiture personnelle.

Cette exigence de ponctualité est-elle suffisamment mise en avant par la Région ? Est-elle suffisamment contrôlée par la STIB ? J'en doute. J'ai cherché les textes légaux et autres qui règlent les exigences de la Région quant à la STIB et la ponctualité : j'ai examiné la "charte-confiance" de la STIB, l'ordonnance de 1990 et le contrat de

nagegaan hoe het begrip stiptheid in de wetteksten en overeenkomsten tussen het gewest en de MIVB is opgenomen. Ik onderzocht het vertrouwenshandvest, de ordonnantie uit 1990 en het beheerscontract.

Op de website van de MIVB staat dat het vertrouwenshandvest "de kwaliteitsnormen bepaalt waartoe de MIVB zich als vervoersmaatschappij verbindt tegenover haar klanten." Over stiptheid wordt er merkwaardig genoeg met geen woord gerept.

In de ordonnantie uit 1990 inzake de organisatie van het openbaar vervoer vindt men geen minimale voorwaarden terug waaraan de openbare vervoersdienst moet voldoen. Artikel 1 bepaalt dat de openbare vervoersdienst aan de behoeften van de klanten moet voldoen. Over stiptheid vindt men niets terug.

In het beheerscontract 2007-2011 somt men de gemeenschappelijke doelstellingen van het gewest en de MIVB op. Men wil onder meer de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen inzake reissnelheid, frequentie en kwaliteit van de dienstverlening (regelmaat, stiptheid en comfort). Hoewel de eis inzake stiptheid al in de inleiding van het beheerscontract vermeld staat, wordt er geen controleorgaan vernoemd, noch sancties in het geval van inbreuken op dit principe.

Ook in een aantal artikels van het beheerscontract staat stiptheid als vereiste vermeld. Zo bepaalt artikel 22 dat stiptheid en regelmaat essentiële criteria vormen voor het bekomen van een kwaliteitslabel.

Omdat de wegen zo overvol zijn, is overeengekomen dat de MIVB bepaalde lijnen niet hoeft mee te tellen voor de metingen. Deze uitzonderingen mogen echter slechts 7,5% van het cliënteel vertegenwoordigen in 2009, 5% in 2010 en 2,5% in 2011.

Worden die percentages gerespecteerd? Horen de lijnen 36 en 51 tot de lijnen die niet meegerekend worden?

Het beheerscontract vermeldt nog dat het personeel gemobiliseerd kan worden om stipter te rijden.

gestion.

Cette charte-confiance, que l'on trouve sur le site de la STIB, est présentée comme "un contrat de confiance. Et en même temps, un engagement entre la STIB et ses clients." La charte, peut-on lire, "précise les standards de qualité que la STIB s'engage, en tant que transporteur, à offrir à ses clients lors de leurs déplacements." Il n'y a pas un mot dans ce document sur la ponctualité ou le respect des horaires. Dommage !

Dans l'ordonnance de 1990 qui organise les transports en commun, on ne définit pas les conditions minimales à respecter par le service des transports en commun, mais l'article 1er précise que "Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité." On ne parle pas de ponctualité, mais l'objectif de satisfaction des besoins de la clientèle est mentionné en tête de cette ordonnance.

Dans le contrat de gestion STIB 2007-2011, on commence par déterminer les objectifs communs des parties qui sont, entre autres, je cite, "d'améliorer l'attractivité de l'offre des transports publics bruxellois : vitesse commerciale, fréquences, qualité de service, intermodalité, (...). Cette attractivité implique notamment de (...) développer des ambitions pour les modes tram et bus, en les orientant progressivement vers un transport de haute qualité en termes de régularité, de ponctualité et de confort."

Dès l'introduction du contrat de gestion, nous retrouvons cette exigence de "haute qualité en termes de régularité et de ponctualité", mais elle n'est ni contrôlée par un organe externe, ni sanctionnée en cas de non-respect. De l'écrit à la réalité, la marge est grande.

D'autres articles du contrat de gestion reviennent sur la ponctualité. L'article 22 dispose que "la ponctualité et la régularité sont des critères essentiels de la certification de la qualité des services rendus par la STIB à sa clientèle".

Cet article stipule cependant que, compte tenu de la congestion des voiries, il est convenu que la STIB peut, pour les critères de ponctualité et de régularité, exclure certaines lignes de tram et de bus

Volgens artikel 38 spelen de resultaten op het vlak van stiptheid en regelmaat een belangrijke rol in de jaarlijkse evaluatie van het beheerscontract. De VICOM-coördinator stelt een indicatieve boordtabel op.

Als de commerciële snelheid van de bussen daalt, moet het gewest de MIVB volgens het beheerscontract vergoeden. Volgens rapporten van de MIVB daalde de commerciële snelheid van 17,8 km/u in 2005 tot 17,1 km/u in 2008.

Klopt het dat het gewest de MIVB voor 2009 2 miljoen euro zou moeten betalen? Als de commerciële snelheid stijgt, moet de MIVB de besparingen investeren in een hogere doorkomstfrequentie.

Dat is een vreemde situatie. Als de MIVB niet in staat is om de stiptheid en de regelmaat, twee essentiële punten, te garanderen, moet de overheid zorgen voor controles en sancties.

Een Franse studie naar het busverkeer in de Europese grootsteden vermeldt dat Londen een premie-boetesysteem heeft om de operatoren aan te sporen hun engagementen na te komen en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Hierdoor kan de waarde van het contract met 15% toenemen of met 10% afnemen. Voor elk criterium (frequentie, wachttijd, enzovoort) kan de operator bestraft of beloond worden. De stiptheid en de dienstverlening zijn hierdoor gevoelig verbeterd.

De gebruikers zijn het beu dat de bussen altijd te laat zijn.

Hoe probeert de MIVB de stiptheid te verbeteren en de commerciële snelheid op te drijven? Welke sancties of stimuli zouden de situatie kunnen verbeteren?

du calcul donnant lieu à certification. Cette exclusion exceptionnelle est limitée à certains pourcentages. En principe, les exceptions ne devraient plus représenter que 7,5% de la clientèle en 2009, 5% en 2010 et 2,5% en 2011.

Ces pourcentages exceptionnels sont-ils respectés pour 2009 et 2010 ? Les lignes 36 et 51 font-elles parties des lignes exclues de ces "critères essentiels de ponctualité", ce qui expliquerait peut-être la situation vécue par les usagers ?

Le contrat de gestion évoque encore la mobilisation du personnel pour respecter la ponctualité.

Enfin, l'article 38 concerne l'évaluation annuelle spécifique et la conversion des gains en offre. Selon cet article, l'examen des résultats obtenus en matière de temps de parcours, de vitesse et de régularité constitue un des points majeurs du dispositif d'évaluation annuelle du contrat de gestion. Il est piloté par le coordinateur VICOM. Un tableau de bord indicatif est dressé.

Il est à noter que, selon le contrat de gestion, la perte de vitesse commerciale pour le mode bus doit engendrer une compensation régionale. Or, selon les rapports de la STIB, la vitesse moyenne était de 17,8 km/h en 2005 et elle a diminué pour passer à 17,1 km/h en 2008.

Autrement dit, si les horaires ne sont pas ou ne peuvent pas être respectés, la vitesse commerciale diminue et la Région doit compenser la STIB. Ainsi, pour 2009, la Région devrait deux millions d'euros à la STIB. Est-ce exact ? En revanche, si la vitesse commerciale s'améliore, les économies réalisées par la STIB devront être réinjectées dans l'augmentation de la fréquence.

Cette situation est paradoxale. Les radiotélévisions de service public se doivent de respecter un certain nombre de missions, contrôlées par le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA). En cas de non-respect des ces missions, la RTBF subit une pénalité en matière de dotation. La VRT est soumise au même régime. Si la STIB ne respecte pas un point aussi essentiel que la ponctualité et la régularité, ne faudrait-il pas mettre en place un système de contrôle et prévoir une pénalité ?

J'ai parcouru avec intérêt différentes études de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-

France, consacrées aux déplacements des bus dans différentes grandes villes européennes. L'étude cite notamment l'exemple de Londres, où a été mis en place un système de primes-pénalités : "Afin d'encourager les opérateurs à tenir leurs engagements et à améliorer sensiblement la qualité du service, un système de primes-pénalités a été introduit. Les bonus peuvent s'élever jusqu'à 15% de la valeur du contrat, et les pénalités diminuer de 10% la valeur du contrat. Pour chaque critère retenu - niveau de fréquentation, temps d'attente -, l'opérateur peut être gratifié ou pénalisé. Ce système a permis d'améliorer les transports publics et le respect de la ponctualité".

J'aimerais relayer le ras-le-bol des usagers face au non-respect des horaires et j'ai tenté d'analyser les textes qui régissent cette attente essentielle de ponctualité.

Quels sont les moyens mis en œuvre pour améliorer la ponctualité et augmenter la vitesse commerciale des transports publics ? Quel type de sanction pourrait être envisagé ou quel type d'incitant pourrait être donné pour améliorer la situation ?

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- À la suite de cette interpellation, j'ai envie de dire "quoi de neuf sous le soleil ?" Nous savons tous que, malheureusement, les automobilistes envahissent nos voiries, et qu'il y a de plus en plus d'embouteillages dans notre Région.

S'il y avait davantage d'intermodalité ou de moyens alternatifs, nous parviendrions peut-être à avoir moins d'embouteillages et à atteindre une meilleure vitesse commerciale pour les bus et les trams. Cette interpellation est peu positive au plan des solutions.

À mon sens, les seules solutions pour avoir de meilleurs transports en commun consistent d'abord en l'usage d'une télécommande pour les trams, et pour les bus qui roulent en site propre. Ensuite, s'il y avait davantage de sites propres, les bus ou les trams pourraient traverser plus facilement la ville. Enfin, il faudrait aussi que les conducteurs adoptent

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De automobilisten blijven onze straten overspoelen en het fileleed neemt alsmaar toe. Als er meer alternatieven waren en de bussen en trams een betere commerciële snelheid hadden, zouden wij misschien verandering in die situatie kunnen brengen.*

Om de commerciële snelheid te verbeteren, is het onontbeerlijk dat de trams en bussen in eigen baan rijden en dat ze over een systeem voor het beïnvloeden van de verkeerslichten beschikken.

Daarnaast zouden de automobilisten hun gedrag moeten wijzigen door niet langer dubbel te parkeren en voorrang te geven aan het openbaar vervoer, maar dat blijft ongetwijfeld een vrome wens.

Wat de discussie over de sancties of bonussen

un meilleur comportement, et notamment qu'ils ne se mettent plus en double file et qu'ils laissent passer les transports en commun. À ces conditions, on pourra imaginer de meilleurs transports en commun.

Quant à la question des sanctions ou des bonus, dans la mesure où j'ai un esprit positif, j'estime qu'il faut donner des bonus quand les gens déploient des efforts supplémentaires.

On parle d'un contrat de gestion, et il faudrait peut-être aller plus loin et innover en évoquant la question des chauffeurs. S'il y a un retard en début de journée, soit le chauffeur de bus rogne sur sa pause, soit ce retard se répercute sur le reste de la journée. Il faut voir ce que l'on veut. Que veut-on, des chauffeurs reposés ou des bus toujours à l'heure ?

Je voudrais qu'on retienne des solutions plutôt que des sanctions ou des éléments négatifs, parce que sinon nous n'avancerons pas dans l'amélioration des transports en commun.

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

Mme Céline Delforge.- Je rejoins Mme Danielle Caron lorsqu'elle dit qu'il n'y a rien de neuf sous le soleil. En effet, le fait que les bus et trams de la STIB rencontrent des problèmes de vitesse commerciale n'est pas nouveau. Néanmoins, certaines pistes proposées m'effraient quelque peu.

Prenons l'exemple de Londres, où existent d'énormes problèmes d'irrégularité. Si l'on prend le bus 13 londonien, que j'ai récemment eu l'occasion d'attendre assez longtemps et à de nombreuses reprises, il ne respecte absolument pas ses horaires. Son opérateur est un sous-traitant assez connu, "Transdev", qui a une vocation internationale et qui, je n'en doute pas, serait ravi de prendre des parts de marché sur le territoire régional bruxellois si c'était rentable.

Or, l'on voit bien que cette "solution" n'est pas idéale, car des lignes de bus assez importantes connaissent d'assez gros problèmes, y compris à Londres, alors qu'il s'agit d'une ville qui a le mérite d'avoir mis en place le péage urbain pour l'accès à son centre.

betreft, ben ik veeleer voorstander van een beloning voor diegenen die extra inspanningen leveren.

Als er een vertraging optreedt, zijn er twee scenario's mogelijk: ofwel beknibbelt de bestuurder op zijn pauze, ofwel heeft die vertraging een weerslag op de rest van de dag. Wij moeten afwegen of wij uitgeruste bestuurders willen of bussen die altijd op tijd zijn.

Als wij het openbaar vervoer willen verbeteren, moeten wij voor oplossingen zorgen in plaats van sancties op te leggen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De problemen met de reissnelheid zijn niet nieuw. De ECOLO-fractie is bezorgd over bepaalde evoluties. Onlangs nam ik in Londen een bus op lijn 13, die wordt uigebaat door een privé-onderneming en voortdurend met vertragingen kampt. Wel, mocht het mogelijk en rendabel zijn, dan zou deze onderneming zeker geïnteresseerd zijn om ook in Brussel lijnen uit te baten. Dat biedt helemaal geen oplossing. Lange buslijnen kampen vaak met tijdsproblemen, zelfs in Londen.*

In het systeem van beloning en boete schuilt bovendien het gevaar dat bussen te snel gaan rijden wanneer ze daartoe de kans krijgen. Een resultaatsverbintenis legt een deel van de verantwoordelijkheid bij de buschauffeur en dat is geen goede zaak.

Ook het kastje met de gekleurde lampjes naast de chauffeur - groen = op tijd, oranje = kleine vertraging, rood = grote vertraging - zet niet aan tot een sereen rijgedrag.

Er moet daarnaast rekening worden gehouden met

Ce qui m'inquiète surtout dans la piste de prime-pénalité, c'est que je ne voudrais pas assister dans un mois à des interpellations portant sur la vitesse excessive des bus : "Si cela avance, les chauffeurs de bus exagèrent et nous mettent tous en danger ! Cela ne va pas !" Par conséquent, imposer des obligations de résultat en la matière, tout en faisant peser in fine une partie de la responsabilité sur les épaules des chauffeurs de bus n'est pas la bonne méthode.

D'ailleurs, je m'interroge déjà sur le stress induit par le petit boîtier voisinant le chauffeur. S'il est à l'heure, la petite boule est verte ; s'il est un peu en retard, elle est orange et s'il est très en retard, elle est rouge. Certes, cela peut constituer une indication intéressante, mais ce système ne doit pas pousser à la sérénité dans les embouteillages.

De plus, il faut tenir compte des temps de régulation qui servent également de temps de pause pour les chauffeurs. Il est donc dangereux de se dire qu'en l'absence d'embouteillage, le retard est à imputer aux chauffeurs qui ne rouleraient pas assez vite.

Je ne vois pas d'autre explication à l'interpellation de Mme Caroline Persoons. S'il n'y a pas d'obstacle et qu'il n'y a que 200 mètres à parcourir, c'est la seule explication plausible, à moins que l'on puisse travailler à la marge sur des dispositifs comme la montée à l'avant. Cette dernière prend effectivement pas mal de temps lorsqu'il y a beaucoup de voyageurs. Il y a donc à cet égard une perte de vitesse commerciale. Peut-être que ce que l'on espère gagner en termes de recettes, est perdu en termes de vitesse commerciale.

N'oublions pas d'autres facteurs explicatifs, comme le manque de sites propres. En ce qui concerne la ligne du bus 36, je ne doute pas que vous pourrez évoquer avec M. Vincent De Wolf l'état d'avancement du projet de site propre que la STIB envisage avenue d'Auderghem. Cette mise en site propre devrait aider le bus 36 à augmenter sa vitesse commerciale, mais c'est à M. Vincent De Wolf et non à Mme Brigitte Grouwels de l'accepter.

Quand il y a mise en site propre d'une partie de la voirie, n'oublions pas que cela a des répercussions sur le Code de la route. Une fois de plus, on est confronté au maillon faible de matière de mobilité : le contrôle de la police. Les doubles files - y

de "regeltijd" tussen de verschillende trajecten, die vaak een rusttijd is voor de chauffeurs. Wanneer er geen files zijn mag men de vertragingen bijgevolg niet zomaar aan de chauffeurs wijten.

Het is ook duidelijk dat de verplichting om vooraan op de bus in te stappen, ten koste gaat van de reïssnelheid.

Daarnaast zijn er andere oorzaken, zoals het tekort aan eigen beddingen. Dat probleem is echter niet ten volle aan mevrouw Grouwels te wijten. Ik verwijs hier naar de problematiek van bus 36 in Etterbeek, waar wij wachten op de goedkeuring van de heer De Wolf.

De omzetting van een gedeelte van het wegennet in een eigen bedding heeft ook een invloed op de wegcode. De politiecontrole op het oneigenlijk gebruik van de busstroken en het dubbel parkeren blijft hier de zwakke schakel. Ik weet niet of de minister daarop enige invloed kan uitoefenen.

compris sur les sites propres où le bus pourrait aller plus vite - ou encore les voitures garées aux arrêts représentent autant d'obstacles. J'ignore ce que Mme la ministre peut faire pour améliorer la verbalisation des obstacles - constituant de véritables infractions - dressés sur le parcours des transports en commun.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je ne partage pas l'avis de Mme Persoons. Il y a tout simplement trop de voitures à Bruxelles et cette pression automobile gêne la circulation des transports en commun en divers endroits. Le gouvernement entend intervenir sur ce plan.*

Les voitures mal garées entravent également le passage des bus et des trams. Avez-vous pris des contacts avec les zones de police et le Parquet concernant ces problèmes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Persoons, votre préoccupation concernant la qualité du service aux utilisateurs des transports en commun est aussi la mienne. La ponctualité est importante. Il est effectivement très désagréable pour la clientèle de constater que les trams et bus annoncés par les horaires ne se présentent pas à l'heure prévue.

Cela dit, il faut quelque peu relativiser le problème global, car les indices de la certification CEN montrent que plus de 90% des véhicules de la STIB se présentent bien à l'heure aux arrêts. Toutefois, comme vous l'identifiez bien, certaines lignes souffrent d'un manque chronique de régularité, même quelques arrêts après leur point de départ. Ce phénomène se produit tout simplement parce que les retards encourus sur la ligne en cours de trajet sont tels que le départ du terminus pour le trajet suivant ne peut se faire à l'heure prévue.

De fait, les lignes 36 et 54 sont parmi celles qui connaissent régulièrement des problèmes de ponctualité, mais d'autres encore, comme les lignes 21, 22, 34, 38, 60, 64 ou encore 71 souffrent

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik deel de analyse van mevrouw Persoons niet. Er zijn gewoon te veel auto's in het gewest, waardoor het openbaar vervoer op verschillende plaatsen niet kan doorstromen. Deze regering wil daar iets aan doen.

Ondertussen blijven auto's fout parkeren, waardoor bussen en zelfs trams niet kunnen passeren. Heeft u afspraken gemaakt met de politiezones en met het parket om dit soort zaken algemeen aan te pakken, in plaats van zich alleen af en toe op dit probleem te concentreren en daarna over te gaan tot andere zaken? Dat heeft immers weinig effect op langere termijn.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Stiptheid is belangrijk. Het gebrek daaraan stoort de klanten.*

Toch rijdt meer dan 90% van de voertuigen van de MIVB op tijd. Wel zijn er een aantal lijnen waarop de vertragingen legio zijn en waar de voertuigen zelfs aan het begin van hun traject niet op tijd vertrekken.

De problemen doen zich vooral voor op de lijnen 36 en 54, maar ook op de lijnen 21, 22, 34, 38, 60, 64, en 71. Het zijn meestal lijnen die door drukke wijken rijden en niet over een eigen bedding of over aparte rijstroken beschikken.

De problemen doen zich ook voor buiten de spits ingevolge foutparkeerders. De politie treedt hier tegen onvoldoende op.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, jammer genoeg staat een streng optreden tegen dubbel parkeren niet tussen de prioriteiten van het Nationale Veiligheidsplan. Die

également de ce problème. Il s'agit généralement de lignes qui circulent à travers des quartiers très chargés en trafic et qui ne disposent pas ou de peu de bandes réservées ou de sites propres.

Par ailleurs, il n'est pas rare que le service des autobus ou des tramways soit perturbé également en dehors des heures de forte circulation et ce, par suite du stationnement en double file, qui malheureusement est trop souvent toléré par les services de police, seuls compétents pour sanctionner ce type de comportements.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, la répression sévère du stationnement en double file ne fait malheureusement pas partie des priorités du Plan national de sécurité.

(poursuivant en français)

La STIB n'est donc pas responsable des encombrements et des perturbations de toute nature qui handicapent la progression de ses véhicules. Elle est demandeuse d'une action nettement plus volontariste des services de police en la matière.

Des agents de la STIB peuvent dresser un procès-verbal, mais uniquement sur le site des transports publics. Les stationnements en double file échappent donc à leur compétence. Les agents de la STIB font montre de sévérité et de vigilance, également pour les véhicules arrêtés sur une voie de tram et qui provoquent des retards.

M. le président.- La commission pourrait-elle connaître le nombre d'infractions constatées par les agents de la STIB, ventilées par catégorie ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ces chiffres seront mis à la disposition de la commission.

Quant à la sanction de ces irrégularités et à la dégradation de la vitesse commerciale, Mme Persoons, vous y répondez vous-même. Aux termes du contrat de gestion, en effet, la Région doit s'acquitter d'une dotation complémentaire qui compense ces pertes d'efficacité, car la dégradation des conditions de circulation des transports publics nécessite l'injection de moyens supplémentaires pour maintenir les fréquences de passage à leur niveau initial.

prioriteiten zijn drankmisbruik achter het stuur, te hoge snelheid, door het rode licht rijden en de rijen rusttijden niet respecteren.

(verder in het Frans)

De MIVB is uiteraard niet verantwoordelijk voor de files en de problemen op de openbare weg. Zij vraagt de politie om strenger op te treden.

De MIVB is uitsluitend bevoegd om een proces-verbaal op te stellen op haar eigen trajecten. Het personeel is niet bevoegd om het dubbel parkeren te bestraffen. Waar mogelijk, bijvoorbeeld bij geparkeerde auto's op de tramsporen, wordt streng opgetreden.

De voorzitter (in het Frans).- Hoeveel overtredingen heeft de MIVB vastgesteld en in welke categorieën?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik zal de cijfers ter beschikking stellen van de commissie.

Op het einde van het beheerscontract moet het gewest aan de MIVB een aanvullende dotatie toekennen als schadevergoeding voor de problemen die de oorzaak vormen van de vermindering van de reissnelheid. Omwille van de verkeersomstandigheden moet de MIVB immers meer middelen inzetten om de frequentie op de trajecten te handhaven.

Daarom heeft de regering besloten om het VICOM-

C'est la raison pour laquelle j'ai décidé, malgré les difficultés budgétaires rencontrées par la Région, de soutenir la poursuite du programme VICOM, tant pour l'installation de la télécommande des feux de signalisation que pour la réalisation des différents projets d'aménagement nécessaires.

Le dispatching central suit en temps réel le mouvement des bus et des trams. En cas de retards aggravés, des trams ou des bus supplémentaires sont injectés dans le réseau pour faire face à la dégradation de l'offre qui peut en résulter.

J'ose croire que ces efforts soutenus de la Région finiront par porter leurs fruits, comme ils l'ont déjà fait sur certains axes, où une très grande régularité est de mise.

Mme Persoons, concernant le respect des pourcentages en fonction des normes CEN en 2009, je vous ferai prochainement parvenir les informations disponibles. Comme cet élément ne figurait pas dans votre question initiale, je n'ai pas ces informations sous la main.

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

Mme Caroline Persoons.- Pourriez-vous y ajouter les lignes exclues du respect des normes ? Si ce sont justement les lignes que vous avez citées qui ont le plus de problèmes, il serait intéressant de le savoir.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La ligne 71, par exemple, n'est pas en mesure de se tenir aux horaires.

Mme Caroline Persoons.- Alors, pourquoi fixe-t-on des horaires ? L'usager qui voit l'horaire à l'abribus s'attend à voir le bus arriver à l'heure prévue.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chaque jour, on essaye de respecter cet horaire. C'est pour cette raison que j'ai déjà dit dans cette commission qu'il faut absolument agir au sujet de la chaussée d'Ixelles, là où se trouve le noeud des retards. Nous en sommes bien conscients. Entre-temps, les usagers veulent quand même savoir à quel rythme les bus tentent d'arriver.

programma (afstandsbediende verkeerslichten, aanpassing van de infrastructuur) voort te zetten.

De dispatching volgt de bewegingen van trams en bussen in real time. Bij grote vertragingen worden er bijkomende voertuigen ingezet.

Ik denk dat de inspanningen van het Brussels Gewest uiteindelijk vruchten zullen afwerpen. Sommige lijnen bieden al een zeer regelmatige dienstverlening.

Mevrouw Persoons, ik heb niet alle gegevens bij de hand om uw vragen betreffende de normen van het Europees Comité voor Normalisatie te beantwoorden, maar ik zal u bijkomende informatie bezorgen.

De voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Kunt u zeggen welke lijnen niet beantwoorden aan de voornoemde normen?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Voor lijn 71 is het bijvoorbeeld echt niet mogelijk om de uurregeling te volgen.*

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Waarom is er dan een uurregeling?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *We doen elke dag ons best. Ik heb al verklaard dat er dringend iets moet gebeuren in de Elsensesteenweg, waar het openbaar vervoer vaak vertragingen oploopt. Het is logisch dat reizigers willen dat hun bus op tijd komt.*

Mme Caroline Persoons.- Ce problème de ponctualité et de non-respect des horaires n'est certes pas neuf, comme l'ont souligné mes collègues, mais préoccupe les usagers. Et quand j'ai consulté le site du parlement afin de voir combien d'interpellations et de questions avaient déjà été posées à ce sujet, je n'ai trouvé que deux questions écrites depuis la législature passée. Le respect de la ponctualité n'a jamais été soulevé en tant que tel.

Évidemment, cela concerne tout le problème de mobilité, pour laquelle vous êtes aussi compétente. Il faut prendre des mesures claires et nettes en matière de mobilité pour viser à la ponctualité des transports en commun. Il faut être très exigeant en termes de respect des horaires.

- 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 "la formation suivie par les agents de prévention de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL,

concernant "le recrutement de membres de bandes urbaines pour le personnel des services de sécurité de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN,

concernant "les réactions suite aux propos tenus par un délégué CGSLB dans un article paru dans "La Capitale" le lundi 8 mars 2010".

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *Het probleem is niet nieuw. Nochtans zijn er sinds de vorige regeerperiode slechts twee schriftelijke vragen gesteld over het onderwerp. Eigenlijk hebben we er nooit over gedebatteerd.*

Het heeft natuurlijk te maken met het hele mobiliteitsprobleem, waarvoor u bevoegd bent. U moet duidelijke maatregelen nemen inzake mobiliteit om een stipt openbaar vervoer te bewerkstelligen.

- 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 opleiding van de preventieagenten van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL,

betreffende "het aanwerven van bendeleden voor de veiligheidsdiensten van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN,

betreffende "de reacties op de verklaringen van een ACLVB-afgevaardigde in een artikel in 'La Capitale' van maandag 8 maart 2010".

M. le président.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, excusé, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Dans les jours qui ont suivi le 5 mars, cette date fort malheureuse où une dame s'est fait abattre rue Vanderkindere à Uccle, j'avais évoqué la question de la formation des agents de prévention de la STIB. Ce faisant, j'avais clairement posé le débat dans ma question d'actualité. Évidemment, loin de moi l'idée de faire un amalgame entre agent de prévention et délinquance, de penser que les agents de prévention sont des délinquants en puissance ou d'utiliser ce fait, comme certains étaient tentés de le faire, pour surfer sur un drame.

Cependant, la question mérite d'être posée et j'ai été particulièrement déçu de la réponse de la ministre. J'avais d'ailleurs fait part de ma déception dans ma réplique. La ministre s'était bornée à dire que la formation est très poussée et sérieuse. Or, cette réponse me paraît quelque peu limitée.

Entre-temps, j'ai rencontré les uns et les autres et laissé traîner mes oreilles à gauche et à droite. Pour ma part, je n'aurais jamais confondu la fonction d'agent de prévention avec celle d'agent de sécurité. Je rappelle à cet égard que je préside une mission locale qui est en train de former les futurs gardiens de la paix pour plusieurs communes. Il s'agit d'une préformation avant l'entrée à l'ERAP (École régionale d'administration publique). C'est donc une matière que je connais assez bien. J'ai ainsi appris l'existence d'une formation de trois semaines à un mois. Certes, cette dernière n'est pas mal faite, mais serait en inadéquation avec le travail de terrain demandé par la suite aux agents de prévention.

En ce qui concerne les conditions de recrutement de ce personnel, je peux considérer qu'il est louable de faire de l'insertion sociale en recrutant des candidats issus de milieux défavorisés via Actiris. Cependant, M. Alain Flausch, l'administrateur-directeur général de la STIB, déclarait récemment dans la presse que les personnes engagées à la STIB comme premier emploi en tant qu'agents de prévention ne font l'objet d'aucun contrôle de la part de la STIB. En effet, ces personnes n'entrent

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban, die verontschuldigd is, wordt zijn toegevoegde interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- Na de moord in Ukkel op 5 maart heb ik een dringende vraag gesteld over de opleiding van de preventieagenten van de MIVB. Ik beweer niet dat dat allemaal criminelen zijn, maar we moeten hier toch aandacht aan besteden. De minister antwoordde dat die opleiding grondig en ernstig gebeurde. Dat vond ik een nogal beperkt antwoord.

Ik begrijp het onderscheid tussen een preventieagent en een veiligheidsagent. Ik ben trouwens zelf bezig met de vooropleiding van toekomstige stadswachten voor verschillende gemeenten. Zo heb ik vernomen dat er een opleiding is van drie à vier weken. Die is niet slecht, maar zou onvoldoende overeenstemmen met het werk dat de preventieagenten nadien moeten leveren.

Het is goed dat de MIVB via Actiris aan socio-professionele inschakeling doet door mensen uit achtergestelde wijken in dienst te nemen. De directeur-generaal van de MIVB zei echter onlangs in de pers dat jongeren die een eerste werkervaring opdoen als preventieagent, op geen enkele manier worden gecontroleerd. Hun enige begeleiding is dat ze worden gekoppeld aan een personeelslid met meer ervaring.

Velen hebben niet zelf voor de job gekozen. Onder hen zijn er ook boeffes en mensen zonder enig respect voor de reizigers. Sommigen zijn heel tevreden dat ze sleutels krijgen van de stations, de technische lokalen en andere veiligheidslokalen. Zo kunnen ze zien hoe de camera's en dispatchings functioneren. Socio-professionele inschakeling is een goede zaak, maar niet in jobs die met preventie te maken hebben. Preventie en veiligheid gaan samen!

Iemand die in uniform aan preventie doet, vertegenwoordigt het openbaar gezag! Preventiemedewerkers zijn geen bloempotten. Hoewel zij niet mogen ingrijpen, zullen de meesten toch geneigd zijn om dit te doen. Sommigen doen hun job zonder enthousiasme en in het slechtste geval dienen ze tot niets, terwijl anderen dan weer

pas dans les filières classiques. Étant en premier emploi, elles sont jointes à une personne plus expérimentée. C'est à cet égard que ce système me fait très peur.

En effet, j'ai entendu que des personnes "perçues comme étant des voyous" ou qui n'ont aucun respect de l'équilibre social - via la simple politesse ou le comportement adéquat vis-à-vis de tiers - sont légion dans les agents de prévention de la STIB, car elles n'ont pas fait le choix de venir. Il s'agit de jeunes au chômage que l'on envoie dans ce service en guise de premier emploi. Certains d'ailleurs sont très heureux de recevoir les clés des stations, des locaux techniques et autres locaux de sécurité. Cela leur permet d'observer comment fonctionnent les caméras, les dispatchings, etc. Cela n'est vraiment pas sérieux. Je suis le premier à soutenir l'insertion socioprofessionnelle de personnes, y compris des anciens délinquants et des jeunes qui n'ont pas eu de chance dans la vie pour des raisons sociales, mais il ne convient pas de le faire pour des missions de prévention !

Dire que la prévention n'est pas de la sécurité est faux !

Quand vous êtes en uniforme, pour effectuer de la prévention, vous êtes un représentant de l'autorité ! Et, comme je l'ai dit, les agents de prévention ne sont pas des pots de fleurs. Quand ils sont présents, et voient des situations, ou éventuellement des actes de délinquance, que peuvent-ils faire ? Peuvent-ils seulement téléphoner ? Ne peuvent-ils pas intervenir ?

Vous savez très bien que la plupart d'entre eux vont intervenir. Vous savez également que certains occupent ces postes en traînant leur flemme, et au pire ils ne servent à rien, et que d'autres viennent pour jouer les Rambo, et abusent de leur statut.

Vous devez prendre l'engagement de cesser ce système de recrutement. Il faut des agents de prévention à la STIB, mais prenons des personnes volontaires pour le faire et véritablement formées à cette fin, et pas des gens en premier emploi qu'Actiris envoie et qui se demandent ce qu'ils viennent faire là. En outre, ce sont parfois des personnes qui sont dans des situations de prédélinquance ou en voie de délinquance. On m'a ainsi dit que des personnes âgées n'osent pas aller parler à ces jeunes qui occupent des fonctions

voor Rambo willen spelen.

De MIVB moet dringend van aanpak veranderen. Ze moet mensen in dienst nemen die deze job graag willen doen en ervoor zijn opgeleid, geen werkzoekenden die door Actiris worden gestuurd voor een eerste werkervaring en die zich afvragen wat ze komen doen. Het gaat bovendien soms om personen die op het randje van de criminaliteit verkeren. Oudere mensen durven die jongere preventie-medewerkers soms zelfs niet aanspreken omdat ze geen vertrouwen inboezemen.

d'agents de prévention parce qu'elles ne se sentent pas à l'aise.

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

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*):- *Le 12 mars, je vous posais une série de questions à la suite des événements dramatiques intervenus quelques jours plus tôt à Uccle, où un agent de prévention de la STIB a été impliqué dans un meurtre.*

Dans les médias francophones, un délégué syndical de la STIB affirme littéralement que la SNCB engage délibérément des chefs de bande.

Si cette information devait se révéler exacte, c'est pour le moins préoccupant. Il me semble dangereux d'engager délibérément des gens connus pour des faits de violence dans le but de leur donner une "chance". On parle tout de même ici de services de sécurité chargés de garantir l'ordre et la sécurité sur le réseau de la STIB.

En 1998, MM. Six et Menten, alors responsables des services de sécurité, ont été licenciés sur-le-champ par l'ancien président du Front antifasciste, également alors président de la STIB, pour actes de violence et racisme. M. Hervé Hasquin, ministre de l'époque, avait pourtant déclaré au parlement que les deux hommes n'avaient pas commis de faits répréhensibles.

En 12 ans, nous sommes passés d'un service de sécurité compétent à un service qui recrute des gens peu soucieux de sécurité dans les transports publics.

Entre-temps, l'un des deux protagonistes de 1998 a été complètement acquitté et la STIB a dû lui octroyer une confortable indemnité. La carrière de cet homme a été brisée, de même que tout ce que le service de sécurité avait construit des années durant.

La STIB a-t-elle effectivement dirigé ses campagnes de recrutement vers les quartiers difficiles et les jeunes désœuvrés ?

La STIB engage-t-elle des personnes connues de la police en tant que membres de bandes ? De quelle

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

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Mijnheer De Wolf zal er misschien niet gelukkig mee zijn, maar ik gebruik mijn recht als verkozene om me bij zijn interpellatie aan te sluiten en de uitvoerende macht te controleren.

Mevrouw Grouwels, ik heb u op 12 maart een aantal vragen gesteld over de dramatische gebeurtenissen die zich een paar dagen eerder in Ukkel hadden afgespeeld. Daarbij werd een dame vermoord door een medewerker van de MIVB. De man in kwestie was preventiewerker.

Uit een interview met een van de vakbondsafgevaardigden van de MIVB dat in de Franstalige media verscheen, bleek dat de MIVB bewust mensen aanwerft die bendeleden zijn. Ik citeer letterlijk het interview: "La STIB a engagé des chefs de bande." Misschien is het zo dat de MIVB bewust aanwerft in moeilijke buurten, onder wat men nogal minzaam "kansarme jongeren" noemt. De ware toedracht is niet duidelijk, want u hebt geen duidelijkheid geschapen toen u antwoordde op mijn dringende vraag van 12 maart. Ik weet dus niet of de uitlatingen van de vakbondsafgevaardigde, die door Franstalige media werden geciteerd, kloppen.

Als die informatie echter klopt, is dat op zijn zachtst gezegd nogal zorgwekkend. Het lijkt me gevaarlijk om mensen die gekend zijn om gewelddadige feiten, lidmaatschap van een bende of het plegen van misdrijven, bewust aan te werven en een "kans" te geven. Het gaat immers over veiligheidsdiensten die ervoor moeten zorgen dat de orde en veiligheid op het net van de MIVB wordt verzekerd. Bij wijze van boutade wordt wel eens gezegd dat voormalige stropers de beste boswachters zijn, maar ik denk niet dat we die toer op moeten gaan.

Mevrouw Grouwels, in 1998 was u parlements lid. De heren Six en Menten, die toen verantwoordelijk waren voor de veiligheidsdiensten, werden toen op staande voet ontslagen door de toenmalige voorzitter van het Antifascistisch Front, die toevallig

manière est-ce contrôlé ? Y a-t-il une formation sérieuse et un examen des antécédents par le ministère de l'Intérieur pour l'ensemble des fonctions ? Le passé de l'intéressé avait-il été examiné ? Quelles sont les procédures ? De quelle manière collabore-t-on avec les services de police et l'Intérieur ? Des erreurs ont-elles été commises dans le cadre des événements qui se sont produits ?

Vu le caractère dramatique de ces événements, il est primordial de faire la clarté sur les procédures de recrutement de la STIB. La réponse que nous avons reçue à notre question d'actualité il y a quelques semaines ne nous a pas satisfaits. C'est pourquoi, nous revenons sur ce sujet.

ook voorzitter was van de MIVB, omdat ze werden beschuldigd van gewelddaden en van racisme, want dat was en is mode in onze stad. Nochtans zei de heer Hervé Hasquin, die destijds minister was, in het parlement dat de twee heren geen strafbare feiten hadden gepleegd en dat ze de rondzenbrieven van de FOD Binnenlandse Zaken volgden. Ze hielden zich aan de wet.

In die 12 jaar zijn wij vergleden van een goed werkende veiligheidsdienst onder leiding van mensen die het goed meenden met hun job naar een veiligheidsdienst die mensen aanwerft die het niet zo goed voorhebben met de openbare veiligheid en de openbare orde op het openbaar vervoer.

Ondertussen is een van de twee protagonisten van 1998 volledig vrijgesproken en heeft de MIVB hem in 2007 een riant schadevergoeding moeten uitkeren. Niet alleen de carrière van die man is gebroken. Daarnaast is ook het werk dat de veiligheidsdienst gedurende jaren heeft opgebouwd, volledig tenietgedaan.

Is het correct dat de MIVB haar aanwervingscampagnes richt op zogenaamde "moeilijke buurten" of "kansarme jongeren"? Is het correct dat de MIVB mensen aanwerft die bij de politie bekend staan als een bendelid, ook al hebben zij geen strafblad? Op welke manier wordt dit gecontroleerd? U zegt dat de mensen een gedegen opleiding krijgen en door Binnenlandse Zaken worden gescreend. Geldt dat voor alle functies? Was de betrokkene gescreend door Binnenlandse Zaken?

Wat zijn de procedures? Op welke manier wordt er met de politiediensten en Binnenlandse Zaken samengewerkt? Zijn er eventueel fouten gemaakt in het kader van de gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan?

Gezien het dramatisch karakter van de gebeurtenissen is het van primordiaal belang dat er klare wijn wordt geschonken over de aanwervingsprocedures bij de MIVB. Enkele weken geleden hebben wij geen bevredigend antwoord op onze dringende vragen gekregen. Het tijds kader was toen uiteraard beperkter. Vandaar dat wij vandaag op deze problematiek terugkomen.

Discussion conjointe

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

M. Hervé Doyen.- Je remercie Vincent De Wolf d'avoir pris toutes les précautions d'usage en préambule, quand on entend l'intervenant qui lui a succédé. Une fois de plus, quand on aborde le thème de la sécurité, on tombe très vite dans la caricature. On n'est pas loin d'entendre ici que la STIB engage des chefs de bande. C'est insupportable.

Je suis interpellé par l'intervention de M. De Wolf. Comment la STIB procède-t-elle à une validation de son personnel, en l'occurrence ici les agents de prévention envoyés par Actiris ? Il est sous-entendu qu'Actiris ne procède à aucune forme de screening. Je serai alors tenté de dire que son sérieux est ici mis en cause.

M. Vincent De Wolf.- D'après mes informations, Actiris ne pratique aucun contrôle de départ et se contente d'envoyer le demandeur d'emploi à la STIB.

M. Hervé Doyen.- Comment deux parastataux aussi crédibles et importants que la STIB et Actiris organisent-ils le screening de leur personnel ?

Ensuite, par rapport à l'intervention de M. Lootens, il ne faut pas tout mélanger. Les agents de prévention de la STIB tels que nous les voyons, c'est-à-dire du personnel humain présent dans l'espace public de la STIB, ne sont ni des agents de sécurité, ni des policiers, ni des gendarmes, ni des militaires. C'est une présence humaine qui répond à une exigence que nous, hommes publics, avons tous ensemble formulée, à savoir remettre de l'humain dans l'espace public, y compris dans les stations et les transports en commun. Nous n'avons pas affaire à des agents de sécurité, mais à du personnel qui doit certes répondre à un certain profil. Toutefois, posons-nous la question de savoir ce qu'est le screening.

Comme M. De Wolf l'a souligné, nous ne sommes pas opposés à la réinsertion professionnelle. Il faut travailler avec le personnel bruxellois, avec les quartiers bruxellois. Il y a là matière à trouver une convergence d'intérêts entre, d'une part, les besoins

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik ben blij dat de heer De Wolf enige omzichtigheid aan de dag legt. Sommigen stellen de zaken voor alsof de MIVB bendeleiders in dienst neemt. Dat is onaanvaardbaar.*

Klopt het dat Actiris de kandidaten voor preventie-agent op geen enkele manier doorlicht? Dat zou een slecht punt zijn.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Naar verluidt doet Actiris geen enkel voorafgaandelijk onderzoek vooraleer het werkzoekenden voorstelt aan de MIVB.*

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Het gaat om twee belangrijke overheidsinstellingen. Op welke manier organiseren zij de screening van hun personeel?*

Mijnheer Lootens, u mag de zaken niet door elkaar halen. Preventieagenten zijn geen veiligheidsagenten, politiemannen, rijkswachters of militairen. Preventieagenten zorgen voor meer menselijke aanwezigheid in de openbare ruimte. Over de invulling van die behoefte bestond er destijds grote politieke eensgezindheid. Het spreekt voor zich dat een preventieagent aan een welbepaald profiel moet beantwoorden.

Mijn fractie is geen tegenstander van professionele herinschakeling. We moeten zoeken naar manieren om de belangen van de MIVB, die als overheidsbedrijf de behoeften van het publiek moet invullen, en die van de Brusselse laaggeschoolde werkzoekenden met elkaar te verzoenen.

Aangezien preventie en veiligheid twee verschillende dingen zijn, heeft het publiek een heel ander contact met een preventieagent dan met een

d'une société publique au service du public et, d'autre part, le profil des habitants bruxellois, singulièrement celui des moins bien formés d'entre nous.

La prévention et la sécurité sont des métiers différents. Les agents de prévention ne sont pas des auxiliaires de police, et cette nuance est d'autant plus importante que le rapport du public vis-à-vis de ce personnel sera différent. De mon point de vue, c'est essentiel.

Il importe d'insister sur cette nuance idéologique. La présence humaine dans les espaces publics et les métiers de la sécurité sont des éléments distincts qui induisent des rapports spécifiques avec le public.

M. le président.- Pour votre information, les deux policiers qui ont transmis des informations à la STIB relatives à un agent de sécurité, laquelle hésitait à recruter, ont été renvoyés en correctionnelle pour violation du secret professionnel. La situation est pour le moins bizarre actuellement. L'incident qui s'est produit à Ucele devrait néanmoins inciter le Parquet à réfléchir à ces décisions.

La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'auxiliaire de prévention a pour mission de renforcer le sentiment de sécurité par une présence maximale et visible dans les stations les plus importantes, en termes de fréquentation, de taille, ou critiques en termes de sécurité. Il veillera à l'application stricte et continue des normes CEN en station et sur voiture afin de garantir le meilleur parcours client possible entre 16 et 24 heures. Il assurera la récolte des données liées aux indicateurs de sûreté afin de permettre un traitement statistique et efficace de ceux-ci. La fonction de l'auxiliaire de sécurité se distingue de celle de l'agent de sécurité.

(poursuivant en néerlandais)

Il existe donc une différence claire entre un agent de prévention et un agent de sécurité. L'agent de sécurité doit suivre une formation et être agréé par le ministre de l'Intérieur. Il est soumis à une évaluation beaucoup plus stricte. L'information dont dispose la police sur ces personnes est en

veiligheids- of politieagent.

Dat onderscheid is belangrijk. Het contact met de reizigers is heel anders.

De voorzitter (in het Frans).- *De twee politieagenten die aan de MIVB inlichtingen hebben bezorgd over een kandidaat-veiligheidsbeambte met een dubieuze reputatie, werden naar de correctionele rechtbank verwezen wegens schending van het beroepsgeheim. Dat roept vragen op.*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Een preventiemedewerker heeft tot taak het veiligheidsgevoel te vergroten door zijn aanwezigheid in de belangrijkste stations. Hij waakt over de toepassing van de CEN-normen in de stations en de voertuigen om de reiziger de best mogelijke reiservaring te bieden tussen 16 en 24 uur. Hij verzamelt accurate gegevens voor de veiligheidsstatistieken. Zijn functie verschilt van die van veiligheidsbeambte.*

(verder in het Nederlands)

Er is dus een duidelijk verschil tussen een preventiemedewerker en een veiligheidsagent. De veiligheidsagent moet een opleiding volgen en door de minister van Binnenlandse Zaken erkend worden. Hij wordt veel strenger beoordeeld. De informatie van de politie over deze mensen wordt normaal gebruikt in de screening, maar blijktbaar is dat soms misgelopen.

principe utilisée dans le screening, mais il y a parfois erreur, visiblement, à ce niveau-là.

M. le président.- Cela concerne des cas où des personnes n'ont pas de casier, mais une information judiciaire. La communication ne peut pas alors être faite.

M. Vincent De Wolf.- Vous vous arrosez le droit d'intervenir pendant la réponse de la ministre, alors que vous siégez en tant que président.

(Colloques)

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *L'agent de sécurité et l'agent de prévention ont des fonctions distinctes. Celui-ci doit répondre aux critères suivants.*

(poursuivant en français)

Les candidats à la fonction d'auxiliaire de prévention doivent être inscrits auprès d'Actiris, c'est-à-dire résider dans l'une des dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale, être chercheurs d'emploi et avoir entre 18 et 25 ans. Cependant, ils ne sont pas nécessairement envoyés par Actiris. Une annonce est toujours publiée chez Actiris, qui est libre d'envoyer des candidats. Actiris ne réalise aucun screening préalable.

Les candidats suivent ensuite la procédure suivante :

- screening du CV : résider dans l'une des dix-neuf communes de la Région de Bruxelles-Capitale, être âgé entre 18 et 25 ans, être chercheur d'emploi et être au maximum titulaire d'un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur ;
- premiers tests : BNT, qui mesure entre autres la faculté de raisonnement, et test de rédaction ;
- entretien comportemental et liste de questions personnelles (NEO-P-IR) ;
- deuxième entretien avec la Direction Sécurité et Contrôle ;

De voorzitter *(in het Frans).*- *Dat kan gebeuren als het gaat om personen die geen strafblad hebben, maar wel voorwerp uitmaken van een gerechtelijk onderzoek.*

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *U eigent u het recht toe om een woordje te doen middenin in het antwoord van de minister, terwijl u het voorzitterschap waarneemt!*

(Samenspraak)

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb u een beschrijving gegeven van de functie van preventiemedewerker en, zoals de heer Doyen, een onderscheid gemaakt met de functie van veiligheidsagent. Ik zal u nu uiteenzetten aan welke criteria deze preventiemedewerkers moeten voldoen.

(verder in het Frans)

De kandidaten moeten verplicht ingeschreven zijn bij Actiris, maar ze worden niet noodzakelijk door Actiris doorgestuurd. Er hangt bij Actiris wel altijd een advertentie voor deze functie uit. Actiris doet op voorhand geen enkel onderzoek.

De kandidaten doorlopen de volgende procedure:

- *screening van het CV (de kandidaten moeten in Brussel wonen, tussen 18 en 25 jaar oud zijn, werkloos zijn en maximaal een diploma hoger middelbaar onderwijs hebben);*
- *eerste proeven: BNT, onder meer een test van het redeneervermogen, en een opsteltoets;*
- *gedragsgericht interview en een persoonlijkheidstest;*
- *tweede interview met de directie Veiligheid en Controle;*
- *medisch onderzoek en afgifte van de officiële documenten.*

- examen médical et remise de documents officiels : diplôme, certificat de bonne vie et mœurs... Le certificat de bonne vie et mœurs est le seul document que la STIB est en droit de demander pour vérifier si une personne a un passé judiciaire. La réputation que l'on aurait auprès de la police est une information interne à celle-ci, qui n'est pas transmise aux employeurs.

À ce jour - depuis 2006 -, 286 personnes ont été engagées avec ce statut.

La formation des auxiliaires reprend les étapes suivantes :

- étape A : présentation du métier d'auxiliaire, des limites de la fonction, etc. ;
- étape B : formation transversale qui a rapport aux transports publics ;
- étape C : néerlandais ou français ;
- étape D : ateliers.

Cette formation consiste en des cours théoriques et des formations sur le terrain.

Par la suite, tout au long de l'année, les auxiliaires font l'objet d'une évaluation continue, tant par les formateurs que par les préposés du service Contrôle et Sécurité. Ils ne sont donc pas laissés à eux-mêmes.

Je souligne que la STIB, à l'image de tout employeur en processus de recrutement professionnel, n'aurait, en aucun cas, pu prévoir les agissements du collaborateur impliqué dans les faits graves d'Uccle. Les déclarations de son entourage et de ses collègues expriment la plus totale incompréhension face à un délit que rien ne laissait présager. Les moyens accordés à la formation et au contrôle ne peuvent pas tout prévenir.

(poursuivant en néerlandais)

Outre la détention d'un certificat de bonne vie et mœurs, les agents de sécurité doivent se conformer à une série de conditions. Leur profil est examiné avec soin, également par le ministère de l'Intérieur, lequel prendra en considération tout fait ou rumeur antécédents.

Het getuigschrift van goed gedrag en zeden is het enige document dat de MIVB mag opvragen om na te gaan of een persoon een gerechtelijk verleden heeft of niet. De reputatie die iemand bij de politie heeft, is interne informatie die niet wordt meegedeeld aan de werkgevers.

Sinds 2006 werden 286 personen aangeworven met dit statuut.

De opleiding van de preventie-medewerkers bestaat uit de volgende stappen:

- *stap A: voorstelling van de functie van preventie-medewerker;*
- *stap B: transversale vorming inzake openbaar vervoer;*
- *stap C: lessen Nederlands of Frans;*
- *stap D: workshops.*

Deze opleiding bestaat uit lessen en terreinoefeningen.

De preventiemedewerkers worden het hele jaar door geëvalueerd door de opleiders en beambten van de dienst Controle en Veiligheid.

Zoals elke werkgever, kon ook de MIVB de gebeurtenissen in Ukkel onmogelijk voorzien. De omgeving en de collega's van de dader zeiden dat er geen aanwijzingen waren dat zoiets kon gebeuren.

(verder in het Nederlands)

De veiligheidsagenten moeten natuurlijk wel voldoen aan een reeks andere vereisten, naast een bewijs van goed gedrag en zeden. Zij worden veel diepgaander gescreend, ook door Binnenlandse Zaken, en daarbij wordt ook rekening gehouden met eerdere feiten of geruchten. Binnenlandse Zaken neemt dit zeker ernstig.

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

M. Vincent De Wolf.- Je suis partiellement d'accord avec les propos de M. Doyen. Je voudrais toutefois apporter quelques précisions.

Vous parlez d'un screening, mais ce que vous expliquez ici est quelque chose que nous connaissons depuis très longtemps. Le screening ne concerne pas nécessairement l'existence de faits délictueux ou le fait d'être connu des services de police, d'avoir une information répressive.

Il y a deux situations. Que ce soit pour un agent de prévention ou de sécurité, on demande un certificat de bonne vie et moeurs, vous l'avez confirmé. C'est là que se situe toute la dualité. Si vous êtes condamné pour un fait pénal, ce sera inscrit dans votre certificat de bonne vie et moeurs, sauf s'il y a une réhabilitation, et là il n'y a pas de secret professionnel.

En revanche, si vous êtes connu des services de police, ou que vous êtes même fiché BU (bande urbaine) au Parquet, cela n'y figure pas. Et il arrive que des membres de bandes urbaines deviennent agents de prévention, simplement parce qu'ils sont au chômage et qu'il n'y a aucun examen de leur candidature, ni à Actiris ni à la STIB. Je ne trouve pas cela normal, et je ne suis pas M. Lootens-Stael !

Je ne dis pas qu'il faille pour autant violer les règles ! Faut-il voter une nouvelle loi à l'échelon fédéral, ou permettre qu'il y ait différents modèles de certificats de bonne vie et moeurs selon les fonctions, comme on l'a fait après l'affaire Dutroux, avec les modèles 1 et 2 de certificat de bonne vie et moeurs ?

Peut-être devrions-nous demander à nos parlementaires au niveau fédéral d'affirmer clairement que, lorsque quelqu'un veut entrer dans une fonction de sécurité au sens large, il serait normal qu'on sache si cette personne fait l'objet d'une information répressive ou est catalogué. Sans oublier bien entendu la présomption d'innocence.

Il est complètement déraisonnable et contraire aux principes élémentaires de précaution que deux services publics aussi importants, comme l'a dit M. Doyen, qu'Actiris et la STIB, l'un en amont et l'autre en aval, ne fassent absolument aucun

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik ben het slechts gedeeltelijk met de heer Doyen eens.*

Zowel voor veiligheidsmedewerkers als voor veiligheidsagenten wordt een bewijs van goed zedelijk gedrag gevraagd. Daaruit kan echter alleen maar worden opgemaakt of iemand voor een strafrechtelijk feit werd veroordeeld, tenzij er onder tusschen een rehabilitatie heeft plaatsgehad.

Dat bewijs vermeldt dus niet of de persoon bij de politiediensten of het parket gekend is. Zo komt het dat bendeleden preventiemedewerkers worden, gewoon omdat zij werkloos zijn en hun kandidatuur niet wordt onderzocht, noch door Actiris noch door de MIVB. Ik vind dit niet normaal, ook al ben ik de heer Lootens niet!

Dat wil evenwel niet zeggen dat de wet niet moet worden nageleefd! Wij moeten een nieuwe wet op federaal niveau goedkeuren of verschillende modellen van bewijzen van goed zedelijk gedrag opstellen naar gelang van de functies. Het lijkt mij normaal dat wanneer iemand postuleert voor een veiligheidsfunctie, men kan nagaan of die persoon bij de politie of het gerecht bekendstaat, zonder daarbij het vermoeden van onschuld te vergeten. Het is in strijd met alle elementaire voorzorgsbeginselen dat er geen enkele controle door die twee overheidsdiensten wordt uitgeoefend. Dat wil niet zeggen dat zij de wet of het beroepsgeheim moeten overtreden. Er zijn gespecialiseerde openbare en privédiensten die dat onderzoek kunnen doen.

De preventiemedewerkers mogen in principe niet ingrijpen, maar vaak gebeurt dit toch. Ik ben zelf getuige geweest van een incident in de Tongerenstraat, waar iemand de handtas van een oude dame wilde stelen. De drie aanwezige preventiemedewerkers hebben uiteraard ingegrepen. Dat is menselijk. Bovendien is men verplicht om bijstand te verlenen aan een persoon in nood. Moeten in een dergelijk geval de drie preventiemedewerkers die de dader hebben vastgehouden tot de politie is gearriveerd, worden berispt? Ik heb hen gefeliciteerd, maar hen erop gewezen dat zij dit normaal niet mogen doen.

Ik ben het dus niet eens met de uitspraak dat de preventiemedewerkers geen grotere rol hebben dan

contrôle. Je ne dis pas qu'il faut pour autant violer les lois ou le secret professionnel. Il existe des institutions privées et publiques spécialisées pour interroger les gens quant à leurs motivations, pour voir s'ils ne sont pas des voyous ou des Rambo.

L'agent de prévention ne peut évidemment pas intervenir. Je voudrais toutefois vous citer un exemple que j'ai vécu, et qui s'est passé rue des Tongres, quartier commerçant relativement chic bien connu de la capitale. Trois agents de prévention voient une personne arracher violemment un sac à une vieille dame. La règle est qu'ils ne peuvent pas intervenir, mais ils sont évidemment intervenus.

Et c'est logique quand on est dans l'humain, qu'on est honnête et sincère, et qu'on voit une vieille dame se faire violenter. On est en plus tenu par l'obligation d'assistance à personne en danger. Dans cette situation, fallait-il réprimander ces agents de prévention qui ont ceinturé à trois l'auteur des faits, en attendant l'arrivée de la police ? Je les ai félicités, tout en leur disant qu'ils ne pouvaient pas le faire.

Je ne suis donc pas d'accord de dire que les agents de prévention n'ont pas un rôle supérieur à un simple citoyen. De nos jours, beaucoup de citoyens se détournent quand ils assistent à une agression. Nous pourrions peut-être féliciter les agents de prévention qui ne se détournent pas.

Ainsi, à Jette, il y a de nombreuses années, alors que M. Doyen n'était pas encore bourgmestre, à un abribus, une jeune fille s'est fait ouvrir la cuisse au cutter en présence de trois témoins, mais ceux-ci sont partis et n'ont même pas téléphoné à la police. Ce genre de comportement n'est évidemment pas à encourager.

Il n'est pas responsable, de la part des autorités publiques - vous avez la tutelle de la STIB, M. Cerexhe, et d'autres membres du gouvernement celle d'Actiris -, de mettre sur les voiries publiques, dans les transports en commun, dans le métro, des jeunes dans des fonctions de sécurité.

Il faut bien entendu favoriser l'insertion, y compris des plus démunis et de ceux qui sont le plus en difficulté dans la société. Toutefois, il faut prendre le plus de précautions possibles avant de les placer dans des fonctions de sécurité, où on leur fait

een gewone burger. Heel wat burgers kijken de andere kant uit wanneer ze agressie zien. Zo werd heel wat jaren geleden in Jette een meisje in een bushokje aan haar been verwond met een cuttermes in aanwezigheid van drie getuigen, die zijn weggelopen en zelfs niet de politie hebben gebeld. Wij moeten mensen die durven reageren, zoals de preventiemedewerkers, belonen.

Het is onverantwoord dat de Brusselse regering jongeren inzet om de veiligheid te bewaken op de openbare weg en op het openbaar vervoersnet.

Ook ik hecht belang aan de herinschakeling van werkzoekenden. Alvorens hen toe te laten tot veiligheidsfuncties, moet men echter alle mogelijke voorzorgen nemen. Ze leren immers het veiligheidssysteem, waaronder de camerabewaking, kennen en krijgen sleutels waarvan ze een dubbel kunnen maken.

visiter le réseau caméras, le dispatching caméras, tous les points liés à la sécurité, et où on leur donne des clés qui sont reproductibles.

M. le président.- Beaucoup de parlementaires demandent de passer le message à la STIB de davantage se concerter avec les services communaux de prévention, qui ont une longue habitude de ce genre de travail. La STIB ne l'a pas beaucoup fait jusqu'à présent.

La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Confirmez-vous les propos de M. Vrebos, délégué du syndicat libéral, selon lesquels la STIB recrute sciemment des personnes "en difficulté", dans les quartiers fragiles ?*

Selon moi, la contradiction soulevée par certains entre la présence physique et les agents de sécurité n'existe pas, puisque les agents de sécurité assurent également une présence physique.

Il faudrait davantage se préoccuper du fait que l'autorité de la police est sapée par les éducateurs de rue et les agents de prévention, qui deviennent les interlocuteurs des bandes et des perturbateurs de l'ordre public.

Le même phénomène se produit à la STIB, où l'autorité des agents de sécurité risque d'être minée par les agents de prévention, qui n'ont rien à dire et se contentent d'être présents.

La STIB doit clarifier la situation. L'idéal serait de bien organiser et structurer un seul service de sécurité, opérant dans le cadre des circulaires du ministère de l'Intérieur et habilité à intervenir où et quand c'est nécessaire, et dont tous les membres seraient soumis au screening et aux épreuves indispensables.

La personne en question a-t-elle reçu une prime de licenciement ? Elle n'a pas, stricto sensu, commis de faute dans le cadre de l'exercice de sa fonction.

De voorzitter (in het Frans).- *Veel parlementsleden zijn de mening toegedaan dat de MIVB meer overleg zou moeten plegen met de gemeentelijke preventiediensten, die hierin veel ervaring hebben.*

De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Volgens sommigen vertel ik verhaaltjes wanneer ik zeg dat de MIVB bendeleiders aanwerft. Ik herhaal echter alleen de woorden van de heer Vrebos, afgevaardigde van de liberale vakbond, in de pers, waar hij dit letterlijk zegt. Of hij het beter weet dan ik, is niet duidelijk, want de minister antwoordt niet op mijn nochtans duidelijke vraag.

Klopt het dat de MIVB doelbewust recruteert in de moeilijke wijken en mensen aanwerft die, zoals de heer Vrebos het noemt, "in moeilijkheden" zitten?

Sommigen creëren een tegenstelling tussen de menselijke aanwezigheid en de veiligheidsagenten. Ik zie die tegenstelling niet. Ook de veiligheidsagenten zorgen voor menselijke aanwezigheid op het net.

Een groter probleem, dat ook in de gemeenten terugkeert, is dat het gezag van de politie wordt ondergraven door de straathoekwerkers en preventiewerkers. In bepaalde wijken is de politie niet meer welkom en is de preventiewerker het aanspreekpunt voor de bendes en de verstoorders van de openbare orde.

Bij de MIVB zien we hetzelfde fenomeen. Het gezag van de veiligheidsagenten dreigt ondergraven te worden door de zogenaamde preventiewerkers, die niets te zeggen hebben en alleen maar aanwezig mogen zijn.

De MIVB moet deze situatie uitklaren. Het zou goed als er maar één dienst was, een goed georganiseerde en gestructureerde veiligheidsdienst die opereert binnen het kader van de omzendbrieven van het ministerie van Binnenlandse Zaken en die voldoende bevoegdheden krijgt om op te treden waar en wanneer nodig. Het is ooit zo

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Concernant la dernière question de M. Lootens-Stael, je ne dispose pas des informations nécessaires. Je peux me renseigner s'il le souhaite. Il faut cependant veiller à ne pas stigmatiser les jeunes de certains quartiers.*

Concernant les déclarations du délégué de la CGSLB, j'estime que chacun a le droit d'exprimer son avis. Toutefois, les trois organisations syndicales reconnues par la STIB ont clairement fait savoir qu'elles ne partageaient pas cet avis, voire le condamnaient.

(poursuivant en français)

L'information qui pourrait être collectée çà et là, voire auprès des services de police, n'est pas publique. Ni la STIB ni Actiris n'y ont légalement accès.

Donc, M. De Wolf, si vous jugez utile que cela soit fait pour les auxiliaires de prévention, il faudrait légiférer à l'échelon fédéral.

geweest en het werkte goed. Ik zie niet in waarom dat vandaag niet zou werken.

Het taalgebruik schept ook onduidelijkheid. In haar antwoord van 12 maart, zei de minister dat de preventiedienst deel uitmaakt van de afdeling Veiligheid en Controle, waar ook nog eens een veiligheidsdienst onder valt. Het zou duidelijker en eenvoudiger zijn als er maar één veiligheidsdienst zou zijn, waarvan alle leden gescreend worden en aan de nodige proeven onderworpen.

Kreeg de persoon waarover de discussie gaat, bij zijn ontslag een ontslagpremie? Strikt genomen heeft hij geen fouten gemaakt bij het uitoefenen van zijn taak, maar wel daarbuiten.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Over de laatste vraag van de heer Lootens beschik ik niet over de nodige informatie. Ik kan me daarover bevragen, indien hij dat nodig acht.

Ik ben erg gevoelig voor een verbetering van de veiligheid op het openbaar vervoer. Maar het kan niet de bedoeling zijn om jongeren uit bepaalde wijken te stigmatiseren. Men mag er niet van uitgaan dat die jongeren sowieso lid zijn van een bende of verantwoordelijk zijn voor criminele feiten.

Inzake de uitspraken van de afgevaardigde van de ACLVB kan ik alleen maar zeggen dat iedereen het recht heeft op vrije meningsuiting. Het is echter belangrijk te weten dat het standpunt van deze afgevaardigde amper weerklank vindt bij de werknemers van de MIVB. De drie vakbondsorganisaties (met inbegrip van zijn eigen vakbond, het ACLVB) stellen dat ze zijn mening niet delen en deze zelfs veroordelen.

(verder in het Frans)

De informatie die links en rechts opgepikt zou kunnen worden, bijvoorbeeld bij de politie, is niet toegankelijk voor de MIVB en Actiris. De federale wetgeving zou moeten worden aangepast om ze toegankelijk te maken.

M. Vincent De Wolf.- Après les affaires Dutroux et de pédophilie en Belgique, deux certificats ont été instaurés, dont un modèle 2. L'on pourrait, pour les fonctions de sécurité et/ou de prévention, créer un tel certificat.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette question doit être réglée à l'échelon fédéral. Nous avons affaire à des jeunes qui ne possèdent qu'un diplôme d'études secondaires, au mieux. Toutefois, ils sont suivis, et ce point est important. En l'espèce, les meilleurs tests n'auraient pas permis d'identifier les risques. Le suivi des jeunes par les services de la STIB et le service de contrôle et de sécurité devrait leur garantir un bon encadrement.

Je suis heureuse que les auxiliaires de sécurité présents lors des faits aient réagi comme tout citoyen aurait dû le faire en pareille situation, et vous avez eu raison de les en féliciter.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE 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 partenariats public-privé
dans la réalisation des projets régionaux de
mobilité".**

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Naar aanleiding van de zaak Dutroux is er een tweede soort bewijs van goed gedrag en zeden ingevoerd voor functies waarbij men in aanraking komt met kinderen. Er zou ook een apart bewijs kunnen worden ingevoerd voor veiligheidsfuncties.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is iets voor het federale niveau. We hebben te maken met jongeren die hooguit een diploma middelbaar onderwijs hebben. Ze worden goed begeleid. In het geval dat u aanhaalde, had geen enkele test het risico kunnen voorspellen.*

Ik ben blij dat de hulpagenten die ter plaatse waren in Ukkel zo kordaat hebben ingegrepen.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de publieke-private partner-
schappen voor het uitvoeren van
gewestelijke mobiliteitsprojecten".**

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

M. Vincent De Wolf.- J'ai appris que le gouvernement de la Région bruxelloise avait constitué un groupe de travail visant à évaluer la possibilité d'un recours aux partenariats public-privé pour la réalisation de projets de mobilité nécessaires à notre Région, mais que celle-ci ne peut pas financer.

Selon vos déclarations, ces projets concerneraient la construction de nouveaux dépôts de bus ou de trams, l'extension de lignes de tram ou la rénovation et l'entretien de certains tunnels.

Ce groupe de travail a-t-il été créé ? Dans l'affirmative, quand l'a-t-il été et qui le compose ? Est-il censé vous remettre ses conclusions dans un délai fixé ? Quels sont les projets qui pourraient être prioritairement concernés par de tels partenariats public-privé ? Quel montant la Région espère-t-elle économiser grâce à ces partenariats ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je confirme avoir constitué au sein de mon administration un groupe de travail technique visant à évaluer la possibilité du recours aux partenariats publics-privé (PPP) dans la réalisation de projets de mobilité. Ce groupe de travail est composé de représentants de Bruxelles Mobilité et de la STIB et est présidé par mon cabinet.

Le but du groupe de travail consiste d'abord à identifier les travaux publics les plus appropriés pour une construction PPP pour la Région, mais également quels sont ceux qui pourraient trouver un intérêt auprès du secteur privé.

L'allocation des risques entre les acteurs devra être clairement définie. Le coût total de toute la durée de vie d'un projet (le "whole life cycle cost") doit être calculé sur 20 ans ou plus afin d'élaborer une analyse financière sur l'opportunité d'un PPP. En bref, nous devons identifier les projets qui maximisent le ratio du win-win entre acteurs publics et privés.

Après identification des projets les plus appropriés, le groupe de travail se penchera sur la concrétisation d'un premier projet pilote.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik vernam dat de regering een werkgroep heeft opgericht om na te gaan of er met publiek-private partnerschappen kan worden gewerkt voor gewestelijke mobiliteitsprojecten die te duur zijn om volledig door de overheid te worden bekostigd.*

Het zou bijvoorbeeld gaan over de bouw van nieuwe bus- of tramdepots, het verlengen van tramlijnen, enzovoort.

Is de werkgroep opgericht? Wanneer is dat gebeurd en hoe is hij samengesteld? Moet die werkgroep binnen een bepaalde termijn zijn conclusies bezorgen? Voor welke projecten kan een publiek-private samenwerking worden overwogen? Hoeveel geld denkt u op die manier te besparen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Binnen mijn administratie heb ik een technische werkgroep opgericht om na te gaan of het mogelijk is een beroep te doen op publiek-private (PPS) samenwerking bij de uitvoering van mobiliteitsprojecten. Die werkgroep wordt voorgezeten door mijn kabinet en is samengesteld uit vertegenwoordigers van Mobiel Brussel en de MIVB.*

De werkgroep identificeert de meest geschikte PPS-projecten voor het gewest en de bedrijfswereld.

De risicotoewijzing tussen de partners wordt duidelijk bepaald. De "whole life cycle cost" wordt berekend op 20 jaar of meer. Er wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke win-winratio.

Na de identificatie van de meest geschikte projecten zal de werkgroep een eerste proefproject uitvoeren.

Deze PPS zal in 2010 nog geen besparing meebrengen. Voor dergelijke constructies moet immers grondig nagedacht worden over de business case, de opmaak van een DBFM-bestek (Design-Build-Finance-Maintain), en is een lange onderhandelde aanbestedingsprocedure vereist.

En 2010, nous ne pourrons pas encore économiser grâce aux PPP, car de telles constructions prennent un certain temps de réflexion sur le "business case", sur la rédaction d'un cahier de charge du style DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) et une procédure de marché public négocié assez longue. Nous espérons pouvoir lancer au cours de cette législature au moins deux projets d'infrastructure par ce biais.

À ce stade-ci, l'impact budgétaire d'une telle opération n'est pas encore chiffré.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE 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 "l'accès à 17 stations métro de la STIB uniquement par la carte MOBIB à partir du 1^{er} juin 2010".

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

M. Vincent De Wolf.- Un article paru aujourd'hui dans la presse rapporte que près de 50% des abonnés mensuels ne disposent pas encore de la carte MOBIB. En réalité, cet article répond à une série de questions que je voulais poser dans le cadre de ma question orale.

Cet article, mis en ligne sur le site de "La Libre Belgique", indique que "début juillet, la carte sera indispensable pour accéder aux stations de métro bruxelloises munies de portiques de sécurité". Si ma mémoire ne me fait pas défaut, cela devrait concerner 17 stations. Or, on découvre que plus de 57.000 abonnés mensuels de la STIB ne seraient toujours pas en possession de leur carte MOBIB. Cela représente près de la moitié des abonnés mensuels, qui sont estimés à 140.000. En revanche, selon la porte-parole de la STIB, 453.000 personnes auraient reçu la carte magnétique.

De weerslag op de begroting werd nog niet berekend.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de toegang tot 17 metrostations van de MIVB enkel met de MOBIB-kaart vanaf 1 juni 2010".

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*).- *Op de website van La Libre Belgique staat vandaag te lezen dat de helft van de maandabonementhouders van de MIVB nog geen MOBIB-kaart heeft en dat deze kaart vanaf begin juli nodig is om de metrostations met toegangspoortjes te betreden.*

Ik meen dat het hier 17 metrostations betreft. Er zijn 57.000 maandabonementhouders zonder MOBIB-kaart. Volgens de woordvoerder van de MIVB hebben 453.000 klanten de kaart ontvangen.

Vanaf juli 2010 kan men zonder MOBIB-kaart de metrostations met toegangspoortjes niet meer betreden. De MIVB vraagt de reizigers om zo snel mogelijk hun kaart aan te vragen. Het duurt vier tot zes weken tot die klaar is. De reiziger heeft dus nog drie maanden de tijd.

Wat heeft de MIVB gedaan en wat zal ze doen om

À partir de juillet 2010, on ne pourra plus accéder aux quais des stations de métro bruxelloises munies de portiques sans cette carte. Par ailleurs, la STIB déclare travailler à la mise en application de ces modifications. Elle conseille donc aux usagers de commander leur carte au plus vite. Le délai de délivrance serait de 4 à 6 semaines à partir de la demande. Demain, nous sommes le 1^{er} avril et il ne reste plus que trois mois (avril, mai et juin, soit fort peu de temps) pour se mettre en ordre.

Les nouveaux portiques seraient mis en fonction dans les 17 stations équipées dès le 1^{er} juin. Dès lors, elles ne seraient plus accessibles en l'absence de cartes.

Quelles initiatives la STIB a-t-elle déjà prises et compte-t-elle encore prendre afin d'informer suffisamment les utilisateurs et d'inviter ceux qui utilisent un ticket papier "voyage(s)", "journée" ou "mensuel" à commander leur carte MOBIB ? Quel est le nombre d'utilisateurs ayant déjà commandé la carte et le nombre de ceux qui l'ont déjà reçue ?

Comment, à l'approche de l'été, la STIB va-t-elle gérer l'afflux de touristes, que la présidence belge de l'Union européenne risque de renforcer ? Comment ces personnes venues d'ailleurs seront-elles informées de ce qu'elles doivent acquérir une carte MOBIB pour accéder à ces portiques ?

Pour les utilisateurs actuels de tickets papier ou pour les touristes, la carte MOBIB sera-t-elle payante à sa délivrance ? Que se passera-t-il en cas de perte ?

Ces questions pratiques ne mettent pas en cause le système en tant que tel, mais laissent planer une interrogation quant à sa praticabilité dans l'immédiat.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je ne peux pas répondre à votre question complémentaire. Je vais m'informer et je vous transmettrai alors les informations relatives au nombre de détenteurs de carte MOBIB et de personnes qui devraient encore en recevoir.*

(poursuivant en français)

de reizigers aan te sporen een MOBIB-kaart aan te vragen? Hoeveel gebruikers hebben al een kaart aangevraagd? Hoeveel gebruikers hebben een kaart ontvangen?

Hoe zal de MIVB deze zomer omgaan met de toestroom van toeristen, die wellicht groter zal zijn dan anders wegens het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie? Hoe zal de MIVB de toeristen inlichten over het MOBIB-systeem?

Zal de MOBIB-kaart betalend zijn voor toeristen en voor Brusselaars die nog niet over een kaart beschikken?

Al deze vragen stellen het systeem op zich niet in vraag, maar wel de praktische haalbaarheid ervan.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U stelt wel een bijkomende vraag op basis van het artikel, waarop ik u nu niet kan antwoorden. Ik zal opzoeken hoeveel mensen al een MOBIB-kaart hebben en hoeveel er nog zouden moeten bijkomen, en u deze gegevens bezorgen.

(verder in het Frans)

L'article paru le 25 février dernier dans "La Capitale" et auquel vous vous référez est totalement erroné. Il va de soi que la STIB veille à pouvoir accueillir sur son réseau tant les abonnés que les utilisateurs occasionnels qui font usage des titres magnétiques à la prestation.

L'installation des portiques ne modifie en rien cette réalité. Elle entend simplement rendre incontournable la validation du titre de transport en métro. C'est pourquoi, chaque ligne de perception donnant accès aux quais sera systématiquement équipée au minimum d'un oblitérateur pour cartes magnétiques à côté des valideurs MOBIB. Ceci correspond à la proportion des abonnés et des utilisateurs de cartes au niveau de la fréquentation du réseau.

Les touristes ou les autres clients qui utilisent un ticket unique, une carte d'un jour ou une carte de dix voyages pourront donc toujours valider leur titre de transport grâce aux oblitérateurs classiques qui équiperont les portillons. La conversion à la carte MOBIB, entamée en juin 2008, a été réalisée par phases successives, en donnant une priorité aux différentes catégories d'abonnés. Chaque phase a fait l'objet d'une campagne de sensibilisation ciblée.

Les principaux titres à la prestation sont d'ores et déjà disponibles sur support MOBIB depuis juin 2008. Ils feront l'objet d'une campagne promotionnelle spécifique au second semestre 2010. Pour être complète, sachez que les portillons qui équiperont les stations de métro seront mis en service progressivement à partir de juillet prochain, et non à partir du 1^{er} juin.

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

M. Vincent De Wolf.- Vous vous trompez lorsque vous dites que j'ai ajouté une question. Dans ma première question, je demandais quel était le nombre d'utilisateurs ayant déjà accompli cette démarche. Cette question était bien mentionnée. Que vous n'ayez pas la réponse ne me pose pas de problème, mais ne dites pas que j'ai ajouté une question !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je retire ce que j'ai dit et je répondrai ultérieurement à votre question.

- *L'incident est clos.*

Het artikel in La Capitale van 25 februari is niet correct. Uiteraard is het de bedoeling dat ook toevallige reizigers zonder abonnement toegang hebben tot het MIVB-net.

De toegangspoortjes veranderen daar niets aan. Ze maken het alleen onmogelijk de metro te nemen zonder het ticket te ontwaarden. Naast de MOBIB-kaartlezers zal er ook altijd minstens één ontwaarder zijn voor de magnetische kaarten.

Reizigers met een ticket voor één rit, een dagkaart of een tienrittenkaart, kunnen die natuurlijk gebruiken. De overgang naar de MOBIB-kaart verloopt in fases, waarbij de abonnementen de voorrang kregen.

Sinds juni 2008 zijn de voornaamste soorten tickets beschikbaar via het MOBIB-systeem. In de tweede helft van 2010 voert de MIVB daarover een promotiecampagne. Overigens worden de poortjes geleidelijk in gebruik genomen vanaf juli 2010.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik heb geen vraag toegevoegd. De vraag over het aantal gebruikers met een MOBIB-kaart stond al in de oorspronkelijke tekst.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal daar later op antwoorden.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK
LOOTENS-STAEL**

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

**concernant "les connaissances linguistiques
du personnel de la STIB des 'Bootik'".**

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael *(en néerlandais).*- *Il importe que le personnel des Bootik puisse assurer son service dans les deux langues nationales, conformément à la législation linguistique. Il s'avère toutefois que certains n'ont même pas de notion en néerlandais.*

Comment se fait-il que la STIB forme des agents non bilingues pour ses services Bootik ? Aucune attestation de bilinguisme n'est-elle exigée avant la formation des candidats ? Les membres du personnel des Bootik sont-ils tous détenteurs d'une attestation de bilinguisme ?

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de talenkennis van het MIVB-
personeel van 'Bootik' ".**

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Voor het bestellen en vernieuwen van vervoerscontracten komt de MIVB-klant in contact met de loketbedienden van Bootik, de verkoopskiosken van de MIVB. Het spreekt dan ook voor zich dat de Bootik-medewerkers in de kiosken perfect tweetalig dienen te zijn, conform de vigerende taalwetgeving.

Nochtans worden er medewerkers voor Bootik opgeleid die geen enkele notie van het Nederlands hebben, en die dus zelfs niet over een elementaire basiskennis van het Nederlands beschikken.

Zelf heb ik dit reeds kunnen vaststellen, bijvoorbeeld in de Bootik aan het De Brouckèreplein.

Waarom worden er Nederlandsonkundigen opgeleid tot Bootik-medewerkers?

Wat is het nut van deze opleiding als men op voorhand reeds weet dat deze personen nooit als medewerker aan de slag kunnen gaan omdat ze niet tweetalig zijn?

Wordt er geen bewijs van tweetaligheid gevraagd voordat men de opleiding van een personeelslid aanvat? Eigenlijk zou dat moeten gebeuren voordat men iemand aanwerft.

Zijn momenteel alle kioskmedewerkers van Bootik in het bezit van een bewijs van tweetaligheid?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le personnel des Bootik et des Kiosk de la STIB doit disposer d'une connaissance de base des deux langues nationales. Lors de leur recrutement, les candidats sont soumis à un test linguistique. Le bilinguisme est certainement une exigence pour le personnel commercial, même si une preuve de bilinguisme n'est pas exigée au moment du recrutement. L'objectif étant évidemment que chaque membre du personnel obtienne l'attestation de bilinguisme du Selor.*

La STIB demeure toutefois, à l'image des autres services publics et des entreprises à Bruxelles, confrontée à la difficulté de recruter des candidats disposant d'une connaissance des deux langues nationales. La STIB incite son personnel à apprendre la seconde langue nationale. Des cours gratuits sont ainsi prévus pendant les heures de travail, afin de les préparer au test du Selor.

Les agents commerciaux des Kiosk sont généralement des collaborateurs qui, pour diverses raisons, ne sont plus en mesure d'exercer leur fonction antérieure, mais pour lesquels la STIB a prévu une reconversion pour les maintenir au travail. Ceux-ci reçoivent une formation de base en néerlandais pour leur permettre de s'exprimer dans la langue du client.

La STIB considère la professionnalisation de son personnel comme une tâche essentielle à laquelle elle emploie chaque jour de nombreux collaborateurs. Il s'agit d'un processus évolutif dont fait partie la connaissance des langues.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Le personnel est censé avoir une connaissance élémentaire du néerlandais, mais ce n'est pas le cas*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Al het verkooppersoneel in de 6 Bootiks en de 19 Kiosks van de MIVB moet een basiskennis hebben van beide landstalen. Tijdens de rekrutering wordt daar wel degelijk rekening mee gehouden. Zo moeten alle kandidaten een taaltest afleggen. Tweektaligheid is zeker een vereiste voor het verkooppersoneel, al wordt er niet meteen een bewijs van tweektaligheid geeïst op moment van aanwerving. Het is wel de bedoeling dat elk personeelslid het attest van tweektaligheid bij Selor behaalt.

De MIVB wordt echter net zoals veel overheidsdiensten en Brusselse ondernemingen niet gespaard van het bekende probleem dat er zich te weinig kandidaten aandienen met voldoende kennis van de beide landstalen. De MIVB doet dan ook zelf heel wat inspanningen om de kennis van de tweede landstaal van haar personeel voortdurend te verbeteren. Zo kunnen alle MIVB-personeelsleden tijdens de werkuren gratis taallessen volgen in Haren, al dan niet ter voorbereiding op de taaltest bij Selor.

Het is inmiddels wel zo dat een klein deel van het verkooppersoneel in de KIOSK bestaat uit omgeschoold MIVB-personeel. Het gaat om medewerkers die om uiteenlopende redenen niet meer geschikt zijn voor hun vorige functie, maar voor wie de MIVB een reconversie voorziet om ze aan de slag te kunnen houden. Tijdens hun opleiding wordt hun een basiskennis Nederlands bijgebracht en krijgen ze hulpmiddelen om een klant in drie talen verder te helpen. Aan deze medewerkers wordt gevraagd om de nodige inspanningen te doen om zich uit te drukken in de taal van de klant.

De MIVB beschouwt de professionalisering van haar personeel als een essentiële taak waarvoor ze dagelijks veel medewerkers inzet. Het gaat om een voortdurend evoluerend proces. De talenkennis van en ten voordele van iedereen maakt daar deel van uit. Er zijn echter nog inspanningen nodig om de zaken op punt te stellen.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- In theorie moeten alle personeelsleden een basiskennis van de tweede landstaal hebben, maar in de praktijk is dat

en pratique.

Même si cela n'est pas conforme à la législation linguistique, je peux admettre que certains membres du personnel ne soient pas bilingues, comme les conducteurs de métro, par exemple. Il est toutefois inadmissible que le personnel commercial de la STIB ne soit pas bilingue.

Je constate que les déclarations de la ministre sont théoriques et ne reflètent en rien la réalité. Je ne comprends pas qu'un service public comme la STIB ne parvienne pas à trouver du personnel bilingue, alors que les entreprises y arrivent. C'est de la mauvaise volonté manifeste.

Que compte faire la ministre ? Comment exercera-t-elle un contrôle pour mettre fin à de telles situations ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Ce point fait l'objet de toute mon attention. Il faut un contrôle plus sévère. Il serait en effet utile que le personnel suive d'abord des cours de langue avant de se retrouver au guichet.*

- L'incident est clos.

niet het geval. Het geval dat ik aanhaalde, was zeer manifest. Ik ervaar zoiets als een kaakslag. Er zat een jong meisje achter het loket dat net was aangeworven bij de MIVB. Ze kwam niet van een andere dienst en sprak enkel Frans. De collega die haar moest opleiden, vroeg haar of ze geen enkele notie van het Nederlands had, en ze moest toegeven dat dat inderdaad zo was.

Ik kan nog aannemen dat er eentalig personeel wordt aangenomen om bijvoorbeeld met de metro te rijden, ook al is dat eigenlijk onwettig. Zulke mensen komen niet veel in contact met het publiek en kunnen nog de kans krijgen om achteraf de tweede taal te leren, maar mensen die geen enkele kennis van het Nederlands hebben opleiden om achter een loket te zitten, is werkelijk schrijnend en onaanvaardbaar.

Op hetzelfde ogenblik was daar nog een Nederlandstalig meisje dat ook een probleem had met haar abonnement. Zij stond aan een ander loket waar ook niemand aanwezig was die Nederlands sprak en moest bijgevolg haar uitleg in het Frans doen.

Deze situatie is bijzonder pijnlijk en bijzonder storend. Ik stel vast dat de verklaringen van de minister de theorie betreffen, maar dat het er in de praktijk helemaal anders aan toe gaat. Ik begrijp niet dat het bedrijfsleven in Brussel er wel in slaagt om tweetalig personeel te vinden, maar dat een openbare dienst zoals de MIVB daar niet in slaagt. Ik ben ervan overtuigd dat er in dit geval sprake is van manifeste onwil.

Wat denkt de minister daaraan te doen en hoe zal ze toezicht uitoefenen om aan dergelijke wan-toestanden een einde te stellen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik moet toegeven dat dit probleem een pijnpunt blijft en dat het ook mijn volle aandacht krijgt. Een strenger toezicht is noodzakelijk. Er gaat heel wat energie naar de taalopleiding van deze mensen. Het zou uiteraard beter zijn dat het personeel eerst taalles krijgt en dan pas achter het loket plaatsneemt.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE 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 "l'offre d'un abonnement combiné 'STIB + vélo pliable' à l'instar du CycloTEC en Wallonie".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *L'offre de transport en commun doit de plus en plus s'inscrire dans une solution globale pour le voyageur. Dans ce cadre, les TEC wallons viennent de clôturer un projet pilote offrant aux abonnés la possibilité de louer un vélo pliable, à emporter dans le tram ou le bus.*

Ce projet pilote ayant été jugé relativement positif à très positif par les participants, les TEC ont décidé de lancer à partir du mois de mars 2010 un abonnement "CycloTEC", combiné à l'utilisation d'un vélo pliable, valable pour tous les déplacements. Dans un premier temps, 500 vélos sont proposés, avec une possibilité d'extension à 3.500 vélos. Pour 180 euros supplémentaires, l'abonnement comprend la location du vélo pliable, l'entretien et l'assurance contre le vol.

Cette idée me semble être une bonne manière de rendre les transports en commun plus attractifs. C'est écologique et d'autant plus intéressant qu'un vélo pliable s'emporte partout, sans risque de dégradation ou de vol. Actuellement, les restrictions horaires imposées à la présence de vélos ordinaires dans le métro et sur certaines lignes de tram sont un frein au recours à cette solution pour le trajet domicile-travail.

Par ailleurs, ce vélo, spécialement conçu par les TEC, est très léger, n'a pas de chaîne et peut être déplié en dix secondes.

La STIB a-t-elle connaissance du projet CycloTEC ? KOMIMO a organisé le 17 novembre 2009, en collaboration avec le département Mobilité et Travaux publics, une matinée d'étude

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het aanbod van de combinatie MIVB-abonnement en plooi fiets naar het voorbeeld van CycloTEC in Wallonië".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het openbaar vervoer-aanbod moet zich meer en meer richten op een totaaloplossing voor de reiziger, dat wil zeggen van deur tot deur in plaats van halte tot halte. De TEC in Wallonië heeft in dit kader onlangs een proefproject afgerond waarbij aan abonneerders de mogelijkheid werd geboden om een plooi fiets te huren, die ze dan konden meenemen op tram of bus.

Dit proefproject liep gedurende zes maanden in vijf stedelijke regio's, en kende een groot succes. Het project werd door de deelnemers vrij positief tot zeer positief beoordeeld.

De TEC heeft dan ook beslist om vanaf maart 2010 een zogenaamd "CycloTEC"-abonnement te lanceren. Dat is een jaarabonnement in combinatie met het gebruik van een plooi fiets, geldig voor alle verplaatsingen. In een eerste fase worden 500 plooi fietsen aangeboden in een gecombineerd abonnement met bus of tram. Later wordt dit mogelijk uitgebreid naar 3.500 plooi fietsen. Men betaalt 180 euro extra per jaar voor een abonnement, inclusief de huur van de plooi fiets, het onderhoud en de verzekering tegen diefstal.

De verhuur van een plooi fiets in combinatie met een abonnement op het openbaar vervoer, lijkt inderdaad een goede manier om het openbaar vervoer voor meer mensen aantrekkelijk te maken. Zo kan de reiziger vlot van zijn vertrekpunt tot op zijn bestemming geraken, zonder dat hij nog ver te voet moet gaan van of naar de halte. Het gebruik van een plooi fiets is een milieuvriendelijke aanvulling op het openbaar vervoer en is extra interessant omdat men de fiets gewoon kan mee-

au cours de laquelle les résultats du projet pilote des TEC ont été présentés. Un représentant de la STIB ou de votre cabinet assistait-il à cette réunion ?

Pourriez-vous envisager un abonnement combiné "transports en commun - vélo pliable" à Bruxelles ? Dans l'affirmative, selon quel calendrier ? Où ce projet pilote sera-t-il testé et sur quelle période ? Combien de vélos pliables seront-ils mis à disposition ? Dans la négative, la STIB examine-t-elle d'autres possibilités permettant de mieux combiner le vélo et les transports en commun durant les heures de pointe ?

La complémentarité avec Villo aurait été envisagée, mais se heurterait au fait que le système n'est pas encore réparti sur l'ensemble du territoire de la Région.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- Les TEC ont, en toute ouverture, partagé avec la STIB leur étude, leur projet pilote et les résultats de celui-ci. Il s'agissait d'un projet impliquant un panel de clients volontaires. La STIB et les TEC ont tenu plusieurs réunions sur le sujet.

La STIB analyse la commercialisation éventuelle d'un vélo pliable dans le cadre de l'intermodalité au sens le plus large, mais aussi au niveau du confort de voyage pour tous les clients. Cette

nemen en dus geen risico loopt op beschadiging of diefstal. Op dit moment mag men zijn gewone fiets meenemen op de metro en op een aantal tramlijnen, alle dagen, behalve van maandag tot vrijdag tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18.30 uur. Woon-werk-verkeer is op deze manier niet mogelijk.

Bovendien is deze plooi-fiets speciaal ontworpen voor de TEC. Hij is zeer licht (10kg), kan op 10 seconden worden geplooid, en heeft geen ketting.

Is de MIVB op de hoogte van het project CycloTEC? Op 17 november 2009 organiseerde KOMIMO, in samenwerking met het Departement MOW, een studievoormiddag over de combinatie fiets en openbaar vervoer, waarop de resultaten van het TEC-proefproject, werden voorgesteld. Was hierbij iemand van MIVB of van uw kabinet aanwezig?

Zult u ook in Brussel de mogelijkheid van een dergelijk gecombineerd abonnement "openbaar vervoer - huur plooi-fiets" onderzoeken? Zo ja, wat is de geplande timing? Waar en gedurende welke periode zal het proefproject plaatsvinden? Hoeveel plooi-fietsen zullen er beschikbaar zijn tijdens het proefproject? Hoe zal het proefproject verder verlopen? Als u deze mogelijkheid niet overweegt, waarom dan niet? Onderzoekt de MIVB alternatieve mogelijkheden voor een betere combinatie fiets - openbaar vervoer tijdens de spitsuren?

Ik heb al te horen gekregen dat Villo een uitstekend alternatief is voor deze combinatie. Villo is echter nog onvoldoende verspreid over het grondgebied en zal ook niet het volledige grondgebied kunnen bestrijken door de keuzes van JCDecaux.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Waalse openbare vervoersmaatschappij TEC heeft sinds februari 2009 zowel het onderzoek, het proefproject als de resultaten in alle openheid met de MIVB gedeeld. Het ging om een project met een panel van vrijwillige klanten van de TEC. De MIVB en de TEC hielden verschillende vergaderingen over dit project.

De MIVB onderzoekt de eventuele commercialisering van een plooi-fiets in het kader van de

réflexion prend tout en considération, entre autres la possibilité d'une complémentarité avec Vilvoorde, le développement de Cambio et la promotion du vélo pliable.

L'étude de la STIB - qui, dans un environnement urbain, diffère particulièrement de celle des TEC - n'est pas encore achevée. Il serait donc prématuré d'en tirer des conclusions.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je suis déjà très contente que vous ne rejetiez pas d'emblée cette idée. Pourriez-vous nous communiquer les résultats de l'étude de la STIB ? J'espère que la STIB prend ce projet pilote au sérieux et que les moyens suffisants seront inscrits au budget 2011.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je compte sur mes collègues de la majorité et de l'opposition pour garantir suffisamment de moyens complémentaires.*

- L'incident est clos.

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 "le salaire du directeur général de la STIB".

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Le directeur général de la STIB verrait volontiers son salaire*

intermodalité in de breedst mogelijke zin, maar ook op vlak van het reiscomfort voor alle klanten. Daarbij houdt de MIVB met alles rekening, onder meer ook met de mogelijke complementariteit met Vilvoorde, de ontwikkeling van Cambio en de promotie van de plooi-fiets. De MIVB heeft ook te maken met een stedelijke omgeving, in tegenstelling tot de TEC.

Op dit moment is de studiefase nog niet afgerond. Het zou dan ook voorbarig zijn om nu al conclusies te trekken.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ben al tevreden dat u het idee niet meteen afwijst. Ik pleit er echter voor dat u de resultaten van het onderzoek van de MIVB met ons deelt. Uiteraard moeten we rekening houden met het comfort van de andere. Bepaalde lijnen zullen zich beter lenen tot het project dan andere. Hopelijk neemt de MIVB dit proefproject toch ernstig en zult u zorgen voor voldoende middelen hiervoor in 2011. Ik zal u daar later opnieuw over ondervragen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik reken dan wel op al mijn collega's in de meerderheid en in de oppositie om te zorgen voor voldoende bijkomende middelen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "het salaris van de directeur-generaal van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Een brutojaarloon van 170.000 euro, menig Brusselaar droomt ervan.

annuel brut passer de 170.000 à 300.000 euros, primes incluses. Dans la position qu'il occupe, ce type de salaire n'est pas exceptionnel. En outre, il occupe ce poste depuis près de dix ans et il serait donc logique de revoir son salaire.

La présidente du conseil d'administration de la STIB n'exclut pas une augmentation de salaire et, selon la presse, elle estimerait que plusieurs facteurs plaident même en ce sens. D'après elle, le directeur général aurait fourni un travail remarquable et permis aux fréquences d'augmenter de manière spectaculaire entre 2001 et 2009. Une augmentation de salaire récompenserait le travail fourni et devrait l'inciter à rester à la STIB.

Une augmentation de salaire n'est pas inconcevable pour l'Open VLD, mais on peut se demander si une augmentation de cette ampleur est moralement justifiable dans le climat économique actuel. Dans la mesure où il devrait être possible de trouver une personne compétente qui accepte de travailler pour un salaire moins élevé, la menace de démission n'est pas un bon argument en faveur de l'augmentation de salaire du directeur général.

De plus, il est difficilement concevable que le directeur d'une entreprise soumise à un plan d'économies conséquent pour 2010 - dont 4,5 millions d'économies au niveau du personnel -, et dont le salaire est déjà fort confortable, bénéficie d'une augmentation de 77% !

De source sûre, j'ai appris que le directeur général n'avait pas encore introduit de demande officielle de révision de son salaire. Le comité de gestion de la STIB n'aurait donc pas encore traité une telle demande. Faut-il prendre au sérieux l'exigence du directeur général ?

Quelle est votre opinion à ce sujet ? Êtes-vous prête à autoriser une augmentation de salaire de 77% ? Que fera le conseil d'administration de la STIB ? Le salaire du directeur général adjoint sera-t-il également revu à la hausse ? La demande d'augmentation salariale a-t-elle déjà été traitée par le comité des rémunérations de la STIB ?

Toch blijkt dit loon niet voldoende voor de directeur-generaal van de MIVB. Her en der verklaarde hij dat hij zijn brutojaarvergoeding graag zou zien stijgen tot 300.000 euro inclusief vergoedingen zoals een wagen, premies, een chauffeur enzovoort. In het licht van de topositie die de man bekleedt binnen de MIVB, een bedrijf met 6500 werknemers, is een dergelijk hoog loon geen uitzondering. Meer nog, de man is binnenkort 10 jaar in dienst van de MIVB en in dat kader zal zijn loon zeker herzien worden.

De voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB, sluit een salarisverhoging alvast niet uit. In Le Soir zegt ze letterlijk dat de zaak snel geregeld moet worden en er diverse factoren zijn die voor een opslag pleiten. De directeur-generaal heeft in haar ogen opmerkelijk werk geleverd en het de reisfrequenties spectaculair doen stijgen tussen 2001 en 2009. De loonsverhoging is een beloning voor de geleverde prestaties en moet hem de volgende jaren aan boord houden van de MIVB.

Een loonsverhoging is voor Open VLD niet onbespreekbaar. Toch kan je je afvragen of een loonsverhoging van 77% moreel te verantwoorden is in het huidige economische klimaat. Als de directeur-generaal wil opstappen omdat hij zijn loon te laag vindt, moet het allicht mogelijk zijn om iemand anders te vinden die even competent is en voor een lager loon wil werken. Het dreigement om ontslag te nemen lijkt me geen goed argument om zijn loon te verhogen.

Voor 2010 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de MIVB een besparingsplan opgelegd van 46 miljoen euro, waarvan 4,5 miljoen euro rechtstreeks bij het personeel moet worden bespaard. Dan is het toch moeilijk te begrijpen dat de topman, die al behoorlijk veel verdient, een loonsverhoging van 77% eist. Ik kan me inbeelden dat dat niet in goede aarde valt bij MIVB-werknemers die weinig verdienen.

Uit goede bron vernam ik dat de directeur-generaal nog geen formele aanvraag tot loonsherziening indiende binnen de MIVB. Het beheerscomité van de MIVB zou de aanvraag evenmin hebben behandeld.

Mevrouw Grouwels, valt de eis van de directeur-generaal ernstig te nemen?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je renvoie à ma réponse à la question d'actualité de M. Tomas sur le même sujet, en séance plénière du 5 février 2010. La situation n'a pas changé depuis lors.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 "le manque d'humanisation des infrastructures de la STIB en Région bruxelloise".

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

Mme Danielle Caron.- Cette question avait été déposée en tant qu'interpellation et devait être posée au moment de la journée de la femme. Cela correspondait à une demande pour que les transports publics soient dirigés avec un regard plus féminin dans certaines dispositions, pour en améliorer le confort. Je souhaiterais que ce débat soit relancé, de façon à ce que l'on puisse étudier les comportements habituels que nous avons dans les transports publics.

Des chercheurs des Facultés universitaires Saint-Louis ont étudié les habitudes de déplacement des familles et la pertinence de l'offre des transports

Wat is uw standpunt ter zake? Bent u bereid om zo'n loonsverhoging van 77% toe te staan? Wat zal de raad van bestuur van de MIVB doen? Hoe zit het met het loon van de adjunct directeur-generaal? Komt die man eveneens in aanmerking voor een aanzienlijke salarisverhoging? Is de aanvraag tot loonsverhoging reeds in het remuneratiecomité van de MIVB behandeld?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik verwijs naar het antwoord dat ik tijdens de plenaire vergadering van 5 februari 2010 gaf naar aanleiding van de dringende vraag van de heer Tomas over hetzelfde onderwerp. De situatie is sindsdien niet gewijzigd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de weinig menselijke voorzieningen van de MIVB in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *Deze vraag werd als een interpellatie ingediend en had aan bod moeten komen op het ogenblik van de vrouwendag.*

Onderzoekers van de Facultés universitaires Saint-Louis hebben onderzocht in welke mate het openbaar vervoer afgestemd is op de dagelijkse verplaatsingsbehoeften van gezinnen met jonge kinderen.

Zij hebben 44 personen ondervraagd, die in Brussel en daarbuiten woonden. Ongeveer 30% van de verplaatsingen in Brussel gebeurt immers

publics. Bertrand Montulet et Michel Hubert, les auteurs de l'étude, ont évalué l'adéquation des différents modes de transport aux contraintes des personnes vivant avec des enfants de moins de douze ans et se déplaçant quotidiennement à Bruxelles.

Ils ont pour cela interviewé 44 personnes, principalement des adultes avec enfant(s) en bas âge. Les personnes habitaient Bruxelles ou ailleurs. En effet, près de 30% de la mobilité à Bruxelles est le fait de non-Bruxellois.

Pour les interviewés, l'infrastructure des transports publics rencontre mal les exigences liées au transport avec des enfants. Les entrées de certains trams et bus sont difficiles, les places assises sont trop rares et les escaliers sont difficilement conciliables avec des poussettes. Les arrêts en surface sont peu confortables lorsqu'il pleut, et restent peu sécurisés pour des enfants en bas âge.

Faire des courses en transport en commun est peu pratique. En effet, tout comme pour les poussettes, les escaliers sont difficilement conciliables avec les caddies, d'autant plus lorsqu'ils sont lourds ou que les paquets se font encombrants. De ce fait, les parents avec enfant(s) et les personnes plus âgées qui font leurs courses, même si elles étaient adeptes des transports en commun, sont confrontées à des éléments défavorisant leur usage et se tournent vers l'automobile.

Pour les auteurs de l'étude, la société bruxelloise de transport public devrait non seulement investir dans l'augmentation de l'offre, mais aussi dans l'humanisation de ses infrastructures, en améliorant le confort, l'espace et l'accueil aux arrêts et dans les stations.

Voici un témoignage très parlant, datant de 2009, fait par une maman : "Après plusieurs jours d'impossibilité totale de monter dans un bus le matin pour conduire mon fils à la crèche en poussette, et de marche forcée, j'ai envoyé un courriel à la STIB pour faire part de cette situation. Il m'a été répondu que les bus étaient faits pour transporter des personnes et pas des poussettes et que la direction réfléchissait à une manière de réglementer et tarifier les accès aux poussettes. Depuis, je prends la voiture de fonction de mon mari, qui va travailler en vélo ou en métro, et au lieu de mettre 1h15 pour conduire le petit à la

door niet-Brusselaars.

Volgens de ondervraagden is het openbaar vervoer niet erg kindvriendelijk. Het is niet makkelijk om met een kinderwagen sommige trams of bussen te nemen, of de trappen in de metro. Er zijn onvoldoende zitplaatsen in de voertuigen. De haltes bieden niet voldoende bescherming bij regen, enzovoort.

Ook boodschappen doen met het openbaar vervoer is niet praktisch, zeker wanneer men een volle caddy de trappen op moet sleuren of wanneer men omvangrijke tassen bij zich heeft.

Volgens de auteurs van de studie moet de Brusselse vervoersmaatschappij niet alleen het aanbod verhogen, maar ook het comfort in de voertuigen, aan de haltes en in de stations verbeteren.

In 2009 had een moeder een e-mail naar de MIVB gestuurd, omdat zij er niet in slaagde om 's morgens met een kinderwagen de bus te nemen. Zij kreeg als antwoord dat de bussen bedoeld zijn om personen te vervoeren en niet om kinderwagens te vervoeren en dat de directie nadacht over een manier om de toegang voor kinderwagens te reglementeren en te tarifieren. Sindsdien neemt die moeder de auto.

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

Het openbaar vervoer doet niet echt inspanningen om mensen met een beperkte mobiliteit, waaronder moeders met een kinderwagen, tegemoet te komen.

Het nieuwe plan van de MIVB deelt de lijnen meer op, zodat passagiers vaker moeten overstappen. Zo kunnen er meer trams op een lijn rijden en kunnen de chauffeurs gemakkelijker de uurregelingen respecteren.

De reizigers echter moeten langer wachten buiten het voertuig en moeten vaker op- en afstappen.

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, moeten we het cliënteel beter bedienen. De mensen willen wel overstappen op andere vervoermiddelen

crèche et arriver au bureau, je ne mets plus que 25 minutes en voiture."

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

Force est de constater que peu de choses sont entreprises dans les transports en commun pour faciliter la tâche des personnes à mobilité réduite, dont font partie les mamans avec leur poussette pour enfants, mais aussi les plus âgés ou encore les personnes handicapées.

D'autre part, le nouveau plan mis en place par la STIB segmente davantage les lignes et nécessite de plus nombreux changements de la part des passagers. Cela accroît le confort des gestionnaires de la STIB, qui peuvent injecter plus facilement des trams sur la ligne, et des chauffeurs qui peuvent plus facilement respecter les horaires.

Je m'interroge cependant sur l'impact que cette segmentation a sur le déplacement des voyageurs, qui doivent allonger leur temps d'attente à l'extérieur, mais aussi monter et descendre plusieurs fois du véhicule pour arriver à destination.

Si nous voulons rendre les transports en commun attractifs comme moyen de déplacement, il y a lieu de s'interroger sur la manière de mieux servir cette clientèle. Je suis convaincue qu'elle a la volonté d'adopter un autre mode de transport que la voiture mais, pour de multiples raisons, elle ne peut franchir le pas vers les transports publics, tant il existe des freins à leur utilisation performante au quotidien.

Est-il vrai que la STIB travaille actuellement à mettre en place un système de tarification des poussettes et autres objets sur roues ou roulettes ?

Quelles sont les répercussions de la segmentation des lignes sur les usagers, et plus spécifiquement sur les usagers dont la mobilité est entravée par une poussette, le transport de courses, des caddies, etc. ?

dan de auto, maar om allerhande redenen is het openbaar vervoer te ontoegankelijk.

Klopt het dat de MIVB werkt aan aparte tarieven voor reizigers met kinderwagens en andere zaken op wieltjes?

Welke gevolgen heeft de opdeling van de lijnen voor de gebruikers en dan vooral voor die met een beperkte mobiliteit?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ma réponse abordera l'accessibilité du système des transports en commun et l'humanisation des infrastructures de la STIB en général, et pas spécifiquement avec le regard féminin que vous posez. Nous pourrions, si vous le désirez, approfondir cette vision à une autre occasion.

La STIB et Bruxelles Mobilité continuent d'investir dans l'amélioration de l'accessibilité des arrêts, des stations et des véhicules. C'est ainsi que le programme d'équipement des stations de métro par des ascenseurs se poursuit. En outre, le contrat de gestion conclu entre la STIB et la Région prévoit explicitement en son article 27 l'amélioration des conditions d'accès et d'attente aux arrêts du réseau de surface.

Au niveau des véhicules, la STIB est particulièrement attentive au critère de l'accessibilité lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant, qu'il s'agisse de rames de métro, de bus ou de trams. Les derniers autobus qui n'avaient pas de plancher totalement surbaissé sont en cours de déclassement et sont peu à peu remplacés par des autobus modernes, équipés de plancher bas intégral et de larges portes. La flotte des nouveaux tramways à plancher bas continue de s'accroître, au fur et à mesure de la livraison des nouveaux véhicules.

Quant à la tarification, il a été récemment répondu à cette problématique lors de la question écrite n° 40 de Mme Céline Delforge concernant les règles en vigueur pour l'accès aux véhicules de la STIB avec une poussette.

Il est vrai que, toutes choses égales, un trajet direct est plus apprécié qu'un trajet avec correspondance. Il y a lieu néanmoins de tempérer l'allégation selon laquelle la scission des lignes ne bénéficierait qu'aux seuls gestionnaires du réseau et aux chauffeurs.

En effet, les mesures qui ont été prises dans le cadre des plans directeurs tram et bus avaient pour objectif premier d'améliorer la régularité des lignes sur l'ensemble du réseau de la STIB. L'expérience des lignes restructurées montre d'ailleurs très clairement que la ponctualité et la régularité ont

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB en Mobiel Brussel blijven investeren in een betere toegankelijkheid van de haltes, stations en voertuigen, bijvoorbeeld door het plaatsen van liften in de metrostations. Artikel 27 van het beheerscontract van de MIVB bepaalt overigens dat de wachtomstandigheden en de toegankelijkheid van de bovengrondse haltes moeten verbeteren.*

Bij de aankoop van nieuw rollend materieel besteedt de MIVB altijd aandacht aan de toegankelijkheid. De laatste autobussen zonder verlaagde vloer worden geleidelijk aan vervangen door modernere en beter toegankelijke voertuigen. Ook meer en meer trams hebben een verlaagde vloer.

Over de tarieven heb ik geantwoord op de schriftelijke vraag nr. 40 van mevrouw Delforge.

Mensen kiezen inderdaad een traject waarbij ze niet moeten overstappen. De opdeling van lijnen is echter in de eerste plaats bedoeld om de bussen en trams stipter en regelmatiger te laten rijden. De klant krijgt dus een meer betrouwbare dienstverlening.

De meeste voertuigen rijden hierdoor volgens de uurregeling en de klanten moeten veel minder lang wachten. Ook voor personen met een beperkte mobiliteit zijn lange, onvoorzien wachttijden een probleem. Bovendien wordt het aantal passagiers ook beter verspreid over de voertuigen, wat het comfort van de reizigers ten goede komt.

De mensen kunnen ook in goede omstandigheden overstappen op de plaatsen waar dat door de opdeling nodig geworden is. De MIVB en Mobiel Brussel hebben erop gelet dat ook personen met een beperkte mobiliteit gemakkelijk van het ene perron naar het andere kunnen.

De overstaphalte in Heembeek is een goed voorbeeld en kan in de toekomst als voorbeeld dienen.

augmenté de manière significative. Du point de vue du client, cette opération se traduit par une offre de service plus fiable.

En d'autres termes, la plupart des véhicules circulent sur le réseau conformément à l'offre reprise dans les horaires affichés et les clients sont beaucoup plus rarement que par le passé soumis à de longues attentes imprévisibles, qui sont elles aussi un facteur d'insatisfaction de l'ensemble de la clientèle, en ce compris les personnes à mobilité réduite. En outre, cette amélioration de la régularité permet également une meilleure répartition des charges entre les différents véhicules. C'est un point essentiel au niveau du confort des clients.

Il convient également de signaler que les correspondances découlant de la restructuration du réseau se font, pour bon nombre de cas, dans de bonnes conditions. Ainsi, à la gare du Nord, les voyageurs en provenance des antennes nord de la ville peuvent effectuer leur correspondance vers l'axe Nord-Sud de quai à quai, dans un environnement sûr et couvert, et avec une fréquence élevée.

Lors de la conception de nouveaux pôles d'échanges, la STIB et Bruxelles Mobilité veillent à intégrer les aménagements devant faciliter le cheminement entre les arrêts de tous les voyageurs, en ce compris les personnes à mobilité réduite.

À ce titre, le pôle de Heembeek est un bon exemple, qui pourra servir de base de référence pour de futurs aménagements.

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

Mme Danielle Caron.- Pour en avoir déjà discuté avec elle, je sais que la ministre est sensible au fait que le personnel ou les ingénieurs de la STIB puissent bénéficier d'un point de vue féminin, ou en tout cas d'un point de vue différent de celui d'un ingénieur ou d'un technicien. Il s'agirait d'une vision plus sensible et établie à la suite d'une expérience concrète de manipulation de poussette ou de paquets. Cela permettrait d'être sensibilisé à une autre dimension en matière d'utilisation des transports en commun.

M. Hervé Doyen dit souvent qu'il s'agit de David contre Goliath. C'est un peu le cas également dans

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Mevrouw Grouwels, ik weet dat u de technici en ingenieurs van de MIVB ervan probeert te overtuigen om de zaken ook eens vanuit een vrouwelijk standpunt te bekijken en rekening te houden met reizigers die bijvoorbeeld een kinderwagen bij zich hebben. Er zitten trouwens veel vrouwen op het openbaar vervoer. Ze bezitten minder vaak een auto dan mannen.*

Ik pleit ervoor dat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt voor vrouwen.

les transports en commun. On y constate une présence féminine assez élevée. C'est un phénomène historique car, de manière générale, on constate que les femmes possèdent moins souvent une voiture que les hommes.

Je plaide pour que l'on augmente l'aspect pratique et pragmatique de l'utilisation des transports en commun par les femmes et ce, du plus jeune âge jusqu'à l'âge le plus avancé. Je sais que vous vous en chargerez au cours de cette législature.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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 cadastre des conduites de gaz
en région bruxelloise".**

Mme la présidente.- 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 CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "la nouvelle campagne de
sensibilisation de la STIB sur la priorité des
trams".**

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
VINCENT DE WOLF**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "het kadaster van de gas-
leidingen in het Brussels Gewest".**

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "de nieuwe bewustmakings-
campagne van de MIVB over de voorrang
van de trams".**

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

Mme Céline Delforge.- La STIB mène actuellement une campagne destinée à rappeler que le tram a toujours la priorité sur tous les autres usagers. Vous nous aviez annoncé que, cette fois, la pédagogie serait utilisée et la campagne axée sur l'explication de cette disposition du code de la route. Ce choix stratégique est souhaitable, et je m'en étais d'ailleurs réjouie.

Malheureusement, la mise en oeuvre de cette campagne ne répond absolument pas à cet objectif, puisque le principal slogan en est "Le tram a toujours priorité parce qu'il freine moins vite que les piétons". En suivant cette logique, il irait de soi que les voitures, les vélos, les camions, les motos et les bus, qui freinent également moins vite que les piétons, aient aussi priorité sur eux.

Si les trams ont priorité sur tous les autres usagers, c'est parce qu'ils ne peuvent dévier de leurs rails et qu'ils freinent moins vite que les voitures et les bus ! Cette grossière erreur va à l'encontre de l'objectif annoncé, à savoir faire mieux accepter cette règle et faire comprendre aux piétons pourquoi il est fondamental de ne pas traverser devant un tram.

Non seulement, le slogan n'explique rien, mais en outre, il provoque carrément un rejet de la part de ses destinataires, au lieu de produire de l'adhésion. J'ai entendu beaucoup de personnes réagir en se demandant si on se moquait d'elles.

Qui a choisi ce slogan ? Avez-vous eu l'occasion d'en prendre connaissance avant le lancement de la campagne ? Une modification du slogan a-t-elle été décidée, car ce dernier me semble être du plus mauvais effet ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- "Le tram a toujours la priorité, parce qu'il freine moins vite que vous" est le slogan générique de la campagne "Priorité tram". Pour être efficace, une campagne doit recourir à un visuel accrocheur et à un slogan court et percutant qui marque les esprits et que l'on retient facilement.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB voert een campagne om mensen te informeren dat trams altijd voorrang hebben. U had aangekondigd dat de campagne een opvoedkundig karakter zou hebben, met de bedoeling om het verkeersreglement duidelijk te maken.*

Helaas is dat niet het geval, want de slogan luidt als volgt: "Trams hebben altijd voorrang want ze kunnen minder snel remmen dan u". Als je die redenering doortrekt, zouden ook auto's, fietsen enzovoort altijd voorrang hebben op voetgangers, want die remmen ook minder snel.

De slogan leidt er geenszins toe dat er een groter draagvlak ontstaat voor de voorrangsregel. Het is niet de goede manier om voetgangers de regel uit te leggen.

De slogan stuit op heel wat afkeuring. Wie heeft hem verzonnen? Was u ervan op de hoogte voordat de campagne van start ging? Wordt de slogan aangepast?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Voor een efficiënte informatiecampagne heb je een aantrekkelijk visueel beeld nodig en een korte, doeltreffende slogan die gemakkelijk te onthouden is.*

De slogan werd bedacht door reclamebureau TRC. Hij is niet bedoeld om uit te leggen waarom een

En l'occurrence, le slogan proposé par l'agence de publicité TRC, avec laquelle la STIB travaille sur la base d'un contrat cadre, n'a pas pour ambition d'explicitier l'ensemble des raisons qui font que le tram a toujours la priorité. Afin d'être le plus direct et le plus efficace possible en termes de communication, la STIB a choisi de ne pas compliquer le message en y intégrant les autres transports bien connus des piétons.

Notons au passage que l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), qui soutient la campagne "Priorité tram", n'a rien trouvé à redire au slogan choisi par la STIB.

Enfin, le contenu des campagnes publicitaires et de promotion relève de l'autonomie de gestion de la STIB. Celle-ci n'est pas tenue de les soumettre à l'approbation de son autorité de tutelle.

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

Mme Céline Delforge.- J'avais été voir quel était le titre générique de la campagne, et c'était "Le tram freine moins vite que vous". Le problème, c'est que le seul message qu'on voit en rue, c'est "Le tram freine moins vite que les piétons" ou "Le tram a priorité parce qu'il freine moins vite que les piétons". Je vous assure qu'il y a des gens qui le prennent particulièrement mal, parce ce n'est pas la raison de la priorité. On aurait dû mettre "Le tram a besoin de temps pour freiner", ou autre chose.

Les voitures aussi freinent moins vite que les piétons. Ce serait logique qu'elles aient aussi priorité sur les piétons, si on prend cela comme argument. Il valait mieux ne rien faire que de faire cette campagne. C'est un effet tout à fait négatif. Les gens ont l'impression qu'on se paye leur tête. À juste titre ! Qu'est-ce qui freine moins vite qu'un piéton ? Rien.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une position contre une autre. Pour moi, ce slogan est très clair. Je ne veux même pas donner mon appréciation. Vous avez entendu des remarques. Personnellement, je n'en ai pas entendues.

Comme le tram a toujours priorité, il est très important de le dire et de le redire, en l'expliquant aussi pour que les gens y réfléchissent. C'est ce qu'on a voulu faire. Je ne suis pas du tout mêlée de

tram altijd voorrang heeft. De MIVB heeft beslist om de boodschap niet nodeloos te compliceren.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) steunt de campagne en had niets aan te merken op de slogan.

Over de inhoud van haar reclame- en promotiecampagnes kan de MIVB autonoom beslissen. Ze hoeft daarover geen verantwoording af te leggen aan het gewest.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De globale titel van de campagne luidt "Trams hebben altijd voorrang want ze kunnen minder snel remmen dan u". Bij sommige voetgangers schoot deze boodschap in het verkeerde keelgat. Men had beter iets geschreven in de zin van "De tram heeft tijd nodig om te remmen".*

Het argument dat in de slogan wordt gebruikt, houdt bovendien geen steek. Ook auto's remmen minder snel dan voetgangers. Hebben die daarom voorrang?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik deel uw mening niet. Ik vind de boodschap van de campagne zeer duidelijk. Persoonlijk heb ik helemaal geen negatieve reacties van voetgangers gehoord.*

Het is enorm belangrijk te blijven herhalen dat de tram voorrang heeft op andere vervoersmiddelen. Bovendien is alleen de MIVB verantwoordelijk voor de inhoud van haar campagnes.

cette campagne. C'est la STIB qui fait ses campagnes. Elles ne sont pas soumises à la tutelle de la Région.

Mme Céline Delforge.- Si le but était que les gens réfléchissent, ils l'ont fait et trouvent que ce slogan n'a aucun sens.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

**concernant "la fermeture du site internet
www.stibdemerde.be".**

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

M. Emin Özkara.- Le site www.stibdemerde.be a définitivement été fermé ce mardi 9 mars 2010 à la suite de la mise en demeure de la Société des transports publics bruxellois. La STIB dénonce le fait que ce site utilise la dénomination de son entreprise et l'accuse de calomnie et de diffamation.

Le nom du site donne le ton : STIB de merde ! Ce site recueillait des témoignages d'usagers mécontents des transports publics bruxellois. Les critiques des usagers pointaient : retards, propreté, sécurité, confort, métro bondé, etc. Cette initiative avait de particulier qu'elle émanait non pas de la société civile, mais bien d'une nouvelle agence de communication, Myagy agency. Outre l'aspect défouloir, il est clair qu'il s'agit d'un site dont la finalité est de se faire de la publicité.

La démarche des créateurs de ce site est clairement discutable. Néanmoins, elle a le mérite de poser la question du dialogue entre la STIB et ses usagers, ainsi que de l'espace qu'elle laisse à ceux-ci pour faire part de leurs doléances. C'est pour cette raison

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De mensen werden inderdaad aangezet tot nadenken. En ze vonden het maar niets.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "het sluiten van de website
www.stibdemerde.be".**

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

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *De website www.stibdemerde.be werd op 9 maart 2010 definitief gesloten ten gevolge van de ingebrekestelling vanwege de MIVB, die de website beschuldigt van smaad.*

De naam van de website zegt genoeg. Het is een vergaarbak voor klachten van ontevreden reizigers over vertragingen, onveiligheid, enzovoort. Deze website was geen burgerinitiatief maar ging uit van Myagy agency, een nieuw communicatiebureau. De eigenlijke bedoeling van de makers van de website was om reclame te maken.

Ondanks de twijfelachtige aanpak van de makers van de website, is het interessant dat de communicatie van de MIVB met haar klanten op deze manier in vraag werd gesteld.

Heeft de MIVB plannen om een discussieforum te openen en de reizigers genunaceerde informatie te bieden? Hoe interpreteert de MIVB de kritiek? Weet de MIVB waarom de reizigers op een

que je souhaitais vous interpellier, d'une part sur la fermeture de ce site, et d'autre part sur la communication entre la STIB et ses usagers.

La STIB envisage-t-elle d'ouvrir un espace de discussion, par exemple une page web, permettant à ses usagers de s'exprimer et à la STIB d'être à l'écoute et de les informer avec nuance ? Quelle est la lecture faite par la STIB des critiques ? Y a-t-il une analyse sur le fait que les gens répondent à l'appel d'un tel site ? Quelles sont les procédures spécifiques au sein de la STIB pour analyser et répondre aux mécontentements des usagers ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB entend privilégier un dialogue constructif avec ses utilisateurs. Depuis toujours, la STIB dispose d'un service qui traite les plaintes des utilisateurs du transport public. Le concept de ce service a évolué au cours du temps et, depuis 2002, il a été transformé en un véritable service de relations avec la clientèle. Dans le même temps, une double adresse mail a été créée : klantenrelaties@mivb.irisnet.be / relationsclientele@stib.irisnet.be.

Les correspondants occasionnels qui souhaitent poser une question, déposer une réclamation ou une suggestion, peuvent le faire via cette adresse email, via le site internet de la STIB, ou encore en envoyant un courrier postal à l'adresse du siège social de la STIB. Le fait que ce service reçoive annuellement de 16 à 17.000 courriers tend à prouver que le public a connaissance de son existence et qu'il n'hésite pas à s'adresser à lui. Sur l'ensemble des courriers reçus, moins de la moitié représentent de réelles réclamations.

Je vous rappelle également que le public dispose d'un central téléphonique, au 070/23 2000, à même de lui répondre, notamment en ce qui concerne l'exploitation du réseau en temps réel et tous les autres thèmes s'y rapportant.

Enfin, en cas de désaccord quant à la réponse fournie par la STIB, le correspondant dispose toujours du recours au médiateur. Par ailleurs, les utilisateurs des transports publics peuvent également faire entendre leur voix au sein du comité consultatif des usagers de la STIB. Trois

dergelijke website reageren? Welke procedures gebruikt de MIVB om de klachten van misnoegde reizigers te onderzoeken en te beantwoorden?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB wil op een constructieve manier dialogeren. De MIVB heeft reeds lang een klantendienst. Het concept van deze dienstverlening is geëvolueerd en sinds 2002 bestaat er een dienst voor klantenrelaties. Er werd een dubbel e-mailadres in het leven geroepen, met name klantenrelaties@mivb.irisnet.be en relationsclientele@stib.irisnet.be.*

Klanten die met vragen zitten, een klacht willen indienen of een voorstel hebben, kunnen de betreffende dienst contacteren via deze e-mailadressen, de website of een brief. De klantendienst verwerkt jaarlijks 16.000 à 17.000 brieven of mails en is dus goed bekend. Minder dan de helft van dit volume betreft klachten.

Het publiek kan ook bellen naar een telefooncentrale via het nummer 070 23 2000. Daar worden in real time vragen beantwoord met betrekking tot de exploitatie van het net en aanverwante thema's.

Wie het oneens is met het antwoord van de MIVB kan zich wenden tot de ombudsman. Gebruikers van het openbaar vervoer kunnen ook een beroep doen op de adviescommissie van gebruikers van het Brussels intercommunaal vervoer. Drie leden van die adviescommissie behartigen de belangen van de consumentenverenigingen. Ze worden aangesteld op voordracht van NoMo (Association de personnes non motorisées), GUTIB (Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux de Bruxelles) en van een vereniging die de belangen van gehandicapten behartigt.

membres de ce comité défendent spécifiquement les intérêts des associations d'usagers. Ils sont désignés sur proposition de NoMo (Association de personnes non motorisées), du GUTIB (Groupement des usagers des transports intercommunaux de Bruxelles) et d'une association qui représente les intérêts des personnes à mobilité réduite.

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

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

M. Emin Özkara.- Je remercie la ministre pour ses réponses.

- *L'incident est clos.*

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 "les contrôles de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE 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,**

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

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).*- *Ik dank de minister voor haar antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

betreffende "de controles van de MIVB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

concernant "le Port à Schaerbeek-Formation".

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 M. AHMED EL KHANNOUSS

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

concernant "le nettoyage des bus de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

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

concernant "le système de télécommande des feux".

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

M. Hervé Doyen.- Je voudrais faire le point avec vous sur le système de télécommande des feux de signalisation. Nous l'avons déjà évoqué tout à l'heure et vous en avez parlé dans votre réponse à une interpellation d'un confrère.

betreffende "de haven in Schaarbeek-Vorming".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KHANNOUSS

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

betreffende "het reinigen van de bussen van de MIVB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

betreffende "de afstandsbediening van de verkeerslichten".

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- Uw voorganger had aangekondigd dat er tegen begin 2010 op 150 kruispunten een systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding zou worden geïnstalleerd. Daarbij waren de lijnen 23, 25, 63 en 71 prioritair. De MIVB heeft daar nog de lijnen 3 en 4 aan toe-

Votre prédécesseur, M. Smet, avait annoncé que 150 carrefours seraient équipés du système pour le début 2010. Il avait cité les lignes 23, 25, 63 et 71 comme étant prioritaires. La STIB avait ajouté par la suite que les lignes 3 et 4 seraient également parmi les premières à bénéficier du système.

Durant les débats autour du budget 2010, vous annonciez qu'un budget de 2,5 millions d'euros était réservé cette année pour la poursuite de la mise en place du système sur les lignes de tram 94, 19 et 55, ainsi que sur les lignes de bus 95, 87 et 64. Bref, ce sont beaucoup d'effets d'annonces, dans votre chef, mais surtout dans celui de votre prédécesseur, mais il me semble que plus personne ne sait aujourd'hui où nous en sommes réellement dans l'avancement du chantier. Où en sommes-nous exactement pour le moment dans l'installation de ces télécommandes ? À ma connaissance, seule la ligne 23 en est entièrement équipée. Qu'en est-il des lignes 25, 3, 4, 63, et 71, sur lesquelles l'installation devait être terminée pour le début de cette année ?

Outre l'évolution de l'installation de ces feux intelligents, j'aimerais également aborder la question de l'impact de ce système sur la vitesse commerciale des transports de surface. Vous aviez annoncé également durant les débats budgétaires que l'outil devait être prochainement évalué, en analysant le gain réel de temps que permet la télécommande de feux, eu égard au coût de l'investissement.

Il semble que cette évaluation soit nécessaire. Sur la ligne 23, par exemple, les trams s'arrêtent encore à certains feux dans la grande majorité des cas. Est-ce parce que le système n'est pas correctement réglé ou est-ce tout simplement parce qu'il a des limites et ne peut pas fonctionner à chaque carrefour ? La STIB a expliqué en son temps que tant que les lignes 24 et 25 n'étaient pas équipées également du système, celui-ci ne pourrait pas être totalement opérationnel. Est-ce la seule explication ?

Disposez-vous maintenant d'une évaluation globale du système ? Permet-il réellement un gain de temps conséquent ? Les premières évaluations sur la ligne 23 faisaient état d'un gain de cinq à six minutes. Ce gain s'est-il vérifié à long terme ? En cas d'évaluation négative, quelles sont les mesures à prendre pour améliorer l'efficacité de cet outil ?

gevoegd.

Tijdens de begrotingsbesprekingen kondigde u aan dat er dit jaar een bedrag van 2,5 miljoen euro zou worden uitgetrokken voor de uitbreiding van het systeem tot de tramlijnen 94, 19 en 55 en de buslijnen 95, 87 en 64.

Dat zijn heel wat mooie beloften, maar hoe ver staan we nu? Voor zover ik weet is enkel lijn 23 volledig met dit systeem uitgerust. Wat met de andere lijnen?

Welke impact hebben die slimme verkeerslichten op de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer? U stelde een evaluatie in het vooruitzicht en die lijkt me inderdaad noodzakelijk. Op lijn 23 bijvoorbeeld moet de tram nog vaak halt houden voor verkeerslichten. Hoe komt dat? De MIVB beweert dat het systeem niet volledig operationeel kan zijn zolang het niet is geïnstalleerd op de lijnen 24 en 25.

Hebt u al een evaluatie gemaakt en bevestigt die de eerste resultaten van 5 à 6 minuten tijdwinst? Zijn er maatregelen nodig om het systeem te verbeteren?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour les lignes de tram, l'état de concrétisation du projet est le suivant : les lignes 23 et 24 sont complètement équipées ; les lignes 3 et 4 sont équipées, à l'exception des carrefours Vanderkindere et Stalle/Étoile ; sur la ligne 25 Nord, tous les carrefours sont équipés, sauf quelques-uns en cours d'installation ; sur la ligne 25 Sud, deux contrôleurs de feux doivent encore être remplacés. Les trams T2000, T3000 et T4000 sont équipés, les PCC sont en cours d'équipement.

J'en viens au réseau de bus : 40 bus de type new A330-A330 sont déjà équipés ; les équipements des nouveaux Citaro sont prévus en avril et mai ; la mise en service de l'ensemble des télécommandes de feux des lignes 71, 63 et 49 est prévue à partir de juin.

Le système de télécommande de feux fonctionne selon le principe de "priorité maximale", et non de priorité absolue. En effet, lors de la conception des plans de feux, certaines limites ont été imposées au système : pas de cycle de feux de plus de 120 secondes et pas de blocage de carrefours successifs. Avec un cycle de feux excédant 120 secondes, les piétons et autres usagers faibles risqueraient de traverser au rouge, ce que nous voulons éviter à tout prix.

Les simulations préalables à la mise en œuvre du système ont généré, pour la ligne 23, un gain de 5 à 6 minutes. Sur la ligne 23 Nord (Meiser-Heysel), la STIB enregistre déjà une réduction du temps de parcours pouvant atteindre 4 minutes, selon le moment de la journée. Il y a quelques mois encore, les trams équipés rattrapaient les trams non équipés dans le tronçon commun des lignes 23, 24, 25 entre Meiser et Buyl.

À partir du mois d'avril, la STIB et Bruxelles Mobilité évalueront plus précisément le système sur les lignes 23, 24 et 25. Si des adaptations se révèlent nécessaires, elles seront effectuées dans les meilleurs délais.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De installatie is volledig afgerond op de lijnen 23 en 24 en bijna helemaal op de lijnen 3, 4 en 25. Tramstellen van de types T2000, T3000 en T4000 zijn klaar om het systeem te gebruiken, aan de PCC-trams wordt nu gewerkt. Wat de bus betreft, vanaf juni zal het systeem in werking treden op de lijnen 71, 63 en 49.

Ook met de afstandsbediening hebben de voertuigen geen absolute, maar enkel maximale prioriteit. Er zijn immers bepaalde beperkingen: de lichten mogen maximum 120 seconden in dezelfde stand blijven en er mogen geen opeenvolgende kruispunten geblokkeerd worden.

Volgens simulaties zou het systeem op lijn 23 een winst van vijf à zes minuten opleveren. Op lijn 23 Noord heeft de MIVB zelf al een tijdwinst van vier minuten gemeten. Enkele maanden geleden bleek dat de trams die met het systeem waren uitgerust de gewone trams inhaalden op het traject tussen Meiser en Buyl. Er volgt in april een evaluatie van de lijnen 23, 24 en 25. Als er aanpassingen nodig zijn, zullen we die zo snel mogelijk uitvoeren.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

M. Hervé Doyen.- Je remercie la ministre pour cette réponse très complète. L'évaluation du système semble montrer qu'il est bien plus performant qu'imaginé.

- *L'incident est clos.*

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Het systeem blijkt nog beter te werken dan voorspeld.*

- *Het incident is gesloten.*

ANNEXE

—

**COMPLÉMENT À LA RÉPONSE DE
MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE****à l'interpellation de Mme Cécile Jodogne****concernant "la modification de l'ordonnance du
22 novembre 1990 relative à l'organisation des
transports en commun dans la Région de
Bruxelles-Capitale".**

(voir p. 24)

—

BIJLAGE

—

**AANVULLING OP HET ANTWOORD VAN
MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,
MINISTER****op de interpellatie van mevrouw Cécile Jodogne****betreffende "de wijziging van de ordonnantie
van 22 november 1990 betreffende de
organisatie van het openbaar vervoer van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

(zie blz. 23)

—

Liste avec la situation de fait par commune

Commune	Firme	Type de soumission	Jusqu'à
Anderlecht	JC DECAUX	Concession domaniale	>2015
Auderghem	JC DECAUX	Concession domaniale	2009
Berchem-Sainte-Agathe	JC DECAUX	Concession domaniale	2013?
Bruxelles	JC DECAUX	Marché Public	2013
Etterbeek	JC DECAUX	Concession domaniale	2008
Evere	Clear Channel	Marché Public	2010
Forest	JC DECAUX	Marché Public	2017
Ganshoren	Clear Channel	Concession domaniale	2015
Ixelles	JC DECAUX	Concession domaniale	2011
Jette	Clear Channel	Marché Public	>2015
Koekelberg	JC DECAUX	Concession domaniale	>2015
Molenbeek-Saint-Jean	Clear Channel	Marché Public	>2015
Saint-Gillis	JC DECAUX	Concession domaniale	2012
Saint-Josse-ten-Noode	JC DECAUX	Concession domaniale	2012
Schaerbeek	JC DECAUX	Concession domaniale	2008
Uccle	Clear Channel	Marché Public	>2015
Watermael-Boitsfort	JC DECAUX	Marché Public	2006
Woluwe-Saint-Lambert	JC DECAUX	Concession domaniale	2011
Woluwe-Saint-Pierre	Clear Channel	Marché Public	2015

Lijst met de stand van zaken per gemeente

Gemeente	Firma	Wijze van gunning	Tot
Anderlecht	JC DECAUX	Domaniale concessie	>2015
Oudergem	JC DECAUX	Domaniale concessie	2009
Sint-Agatha-Berchem	JC DECAUX	Domaniale concessie	2013?
Brussel	JC DECAUX	Openbare aanbesteding	2013
Etterbeek	JC DECAUX	Domaniale concessie	2008
Evere	Clear Channel	Openbare aanbesteding	2010
Vorst	JC DECAUX	Openbare aanbesteding	2017
Ganshoren	Clear Channel	Domaniale concessie	2015
Elsene	JC DECAUX	Domaniale concessie	2011
Jette	Clear Channel	Openbare aanbesteding	>2015
Koekelberg	JC DECAUX	Domaniale concessie	>2015
Sint-Jans-Molenbeek	Clear Channel	Openbare aanbesteding	>2015
Sint-Gillis	JC DECAUX	Domaniale concessie	2012
Sint-Joost-ten-Node	JC DECAUX	Domaniale concessie	2012
Schaarbeek	JC DECAUX	Domaniale concessie	2008
Ukkel	Clear Channel	Openbare aanbesteding	>2015
Watermaal-Bosvoorde	JC DECAUX	Openbare aanbesteding	2006
Sint-Lambrechts-Woluwe	JC DECAUX	Domaniale concessie	2011
Sint-Pieters-Woluwe	Clear Channel	Openbare aanbesteding	2015