



**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 28 AVRIL 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 28 APRIL 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**INHOUD**

INTERPELLATIONS	10	INTERPELLATIES	10
- de Mme Danielle Caron	10	- van mevrouw Danielle Caron	10
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le transport de marchandises dans le centre urbain et les quartiers résidentiels".		betreffende "het goederenvervoer in het stadscentrum en de woonwijken".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Arnaud Pinxteren, Mme Annemie Maes, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Danielle Caron.</i>	12	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Arnaud Pinxteren, mevrouw Annemie Maes, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Danielle Caron.</i>	12
- de M. Vincent De Wolf	18	- van de heer Vincent De Wolf	18
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "l'augmentation du nombre d'accidents corporels dus à des accidents de roulage en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de stijging van het aantal lichamelijke ongevallen als gevolg van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Jean-Claude Defossé, M. Jamal Ikazban, Mme Danielle Caron, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Vincent De Wolf.</i>	19	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jean-Claude Defossé, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Danielle Caron, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Vincent De Wolf.</i>	19

- de M. Philippe Pivin	24	- van de heer Philippe Pivin	24
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 "les incidences pour la Région bruxelloise des prochaines modifications du Code de la route".		betreffende "de gevolgen voor het Brussels Gewest van de op til zijnde wijzigingen van het verkeersreglement".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Jamal Ikazban, M. Bruno De Lille</i> , secrétaire d'État.	26	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, de heer Bruno De Lille</i> , staatssecretaris.	26
- de Mme Béatrice Fraiteur	29	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	29
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 carte Mobib et la protection de la vie privée".		betreffende "de Mobib-kaart en de bescherming van de privacy".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes, M. Jamal Ikazban, Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, <i>Mme Béatrice Fraiteur</i> .	30	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, <i>mevrouw Béatrice Fraiteur</i> .	30
- de M. Jef Van Damme	36	- van de heer Jef Van Damme	36
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 procédure judiciaire de la S.A. BILC contre la décision du gouvernement relative au Centre logistique de Bruxelles (BILC)".		betreffende "de gerechtelijke procedure van de nv BILC tegen de regeringsbeslissing over het Brussels logistiek centrum (BILC)".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels</i> , ministre, <i>M. Jef Van Damme</i> .	37	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels</i> , minister, <i>de heer Jef Van Damme</i> .	37

- de Mme Céline Delforge	41	- van mevrouw Céline Delforge	41
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 "les conclusions du baromètre de satisfaction de la STIB".		betreffende "de conclusies van de tevredenheidsbarometer van de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	41	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	41
concernant "l'enquête de satisfaction 2009 de la STIB".		betreffende "het tevredenheidsonderzoek 2009 van de MIVB".	
Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,	41	Toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf,	41
concernant "les résultats de l'enquête de satisfaction 2009 de la STIB".		betreffende "de resultaten van het tevredenheidsonderzoek 2009 van de MIVB".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Emin Özkara, Mme Danielle Caron, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge, Mme Viviane Teitelbaum, M. Vincent De Wolf.</i>	48	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Emin Özkara, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Vincent De Wolf.</i>	48
QUESTIONS ORALES	60	MONDELINGE VRAGEN	60
- de Mme Viviane Teitelbaum	60	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	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 "les contrôles de la STIB".		betreffende "de controles van de MIVB".	

- de M. Vincent De Wolf	62	- van de heer Vincent De Wolf	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 cadastre des conduites de gaz en Région bruxelloise".		betreffende "het kadaster van de gasleidingen in het Brussels Gewest".	
- de M. Ahmed El Khannouss	67	- van de heer Ahmed El Khannouss	67
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. Vincent De Wolf	69	- van de heer Vincent De Wolf	69
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 Port à Schaerbeek-Formation".		betreffende "de Haven in Schaarbeek-Vorming".	
- de M. Vincent De Wolf	72	- van de heer Vincent De Wolf	72
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 portillons de la STIB, pas encore fonctionnels et déjà saccagés".		betreffende "de toegangspoortjes van de MIVB, nog niet in werking en reeds vernield".	
- de Mme Céline Delforge	74	- van mevrouw Céline Delforge	74
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke	

<p>Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le financement des extensions de métro actuellement étudiées".</p>		<p>Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de financiering van de metro-uitbreiding die thans onderzocht wordt".</p>	
<p>- de M. Vincent De Wolf</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 fin des bus au gaz de la STIB".</p>	78	<p>- van de heer Vincent De Wolf</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het einde van de bussen op gas bij de MIVB".</p>	78
<p>Question orale jointe de M. Mohammadi Chahid,</p> <p>concernant "le remplacement des bus au gaz de la STIB".</p>	78	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Mohammadi Chahid,</p> <p>betreffende "de vervanging van de bussen op gas van de MIVB".</p>	78
<p>- de M. Vincent De Wolf</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 "l'enquête internationale d'amélioration des services d'autobus".</p>	81	<p>- van de heer Vincent De Wolf</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de internationale enquête over de verbetering van de busdiensten".</p>	81
<p>- de Mme Annemie Maes</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 conséquences des problèmes liés aux permis d'urbanisme pour le développement du réseau express régional à Bruxelles".</p>	83	<p>- van mevrouw Annemie Maes</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de gevolgen van problemen in verband met bouwvergunningen, voor de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet in Brussel".</p>	83
<p>- de M. Jef Van Damme</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	86	<p>- van de heer Jef Van Damme</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke</p>	86

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'approche du défi mobilité du festival annuel Couleur Café".		Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de aanpak van de mobiliteitsuitdagingen van het jaarlijks festival Couleur Café".	
- de M. Jef Van Damme	87	- van de heer Jef Van Damme	87
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'intégration d'oeuvres d'art lors du réaménagement de la petite ceinture Ouest".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de integratie van kunstwerken bij de heraanleg van de kleine westelijke ring".	
- de Mme Julie de Grootte	90	- van mevrouw Julie de Grootte	90
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la nouvelle formation 'Think Tram Bus' lancée par la STIB et Bruxelles-Mobilité".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de door de MIVB en Brussel Mobiliteit verstrekte nieuwe opleiding 'Think Tram Bus'".	
- de Mme Céline Delforge	90	- van mevrouw Céline Delforge	90
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'annonce d'un débat au gouvernement autour de la création de lignes de bus pour les écoliers".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de aankondiging van een debat binnen de regering over de invoering van buslijnen voor de scholieren".	
Question orale jointe de M. Hervé Doyen,	90	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen,	90
concernant "la communication de la STIB et des membres de son conseil d'administration".		betreffende "de communicatie van de MIVB en van leden van haar raad van bestuur".	

<p>- de Mme Céline Delforge 91</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 "l'entretien des boggies au sein des ateliers de la STIB".</p>	<p>- van mevrouw Céline Delforge 91</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het onderhoud van de draaistellen in de MIVB-ateliers".</p>
<p>Question orale jointe de M. Vincent De Wolf, 91</p> <p>concernant "l'entretien des nouveaux trams T 3000 et T 4000".</p>	<p>Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf, 91</p> <p>betreffende "het onderhoud van de nieuwe trams T 3000 en T 4000".</p>
<p>- de M. Vincent De Wolf 94</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 qualité des caméras de surveillance qui équipent la STIB".</p>	<p>- van de heer Vincent De Wolf 94</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de kwaliteit van de toezicht-camera's van de MIVB".</p>
<p>- de Mme Françoise Schepmans 98</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 dragages au Port de Bruxelles".</p>	<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 98</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het baggeren in de Haven van Brussel".</p>
<p>- de M. Dominiek Lootens-Stael 99</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 éclusiers du Port de Bruxelles".</p>	<p>- van de heer Dominiek Lootens-Stael 99</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de sluismeesters in de Haven van Brussel".</p>

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le transport de marchandises dans le centre urbain et les quartiers résidentiels".

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

Mme Danielle Caron.- M. le secrétaire d'État, quelle n'a pas été ma surprise de me retrouver, alors que j'étais moi-même à vélo, nez à nez avec un poids lourd de gros tonnage dans une petite rue. Il était tellement long qu'il lui était impossible de tourner à droite et tellement large que les bus ne pouvaient pas passer. Ce camion a dû remonter toute la rue en marche arrière, provoquant de réels embarras de circulation. Conséquences : angoisse des automobilistes qui ont craint de se faire écharper, moteurs tournent inutilement, coups de klaxon, stress, retard des usagers de la STIB.

Le débat sur le transport de marchandises n'est pas neuf dans cet hémicycle et dans cette commission de l'Infrastructure. Les problèmes liés au trafic de camions dans notre Région sont connus, engendrant difficultés de mobilité dans la ville, surtout aux heures de pointe, stationnement sauvage en double-file pour cause de livraison, dégradation de la voirie due au tonnage et au fait que les camions et les

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het goederenvervoer in het stadscentrum en de woonwijken".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *Onlangs kwam ik in een klein straatje een vrachtwagen tegen die klem zat en helemaal terug achteruit de straat moest uitrijden, met alle verkeersellende van dien.*

De problemen met het goederenvervoer in de stad zijn bekend: de trucks zorgen voor extra verkeersdrukke, zeker in de spits, ze parkeren zeer vaak dubbel, beschadigen het wegdek, laten tijdens laden en lossen de motor draaien, enzovoort.

De herstellingen aan de wegen en de vertragingen hebben een economische kostprijs. De luchtvervuiling en de geluidsoverlast zijn slecht voor het milieu. En de stress die met dit alles gepaard gaat, is nefast voor de levenskwaliteit van de omwonenden en de chauffeurs.

Ook in de wijk van het parlement zijn er veel bussen en vrachtwagens die de motor laten draaien

voitures se mettent parfois sur le trottoir parce qu'ils n'ont pas d'autre solution, pollution due aux embouteillages et au moteur qui tourne lorsque le camion doit attendre, etc.

Tout cela a un coût économique lié à la réparation de la voirie et des égouts, aux différents retards et au stress des travailleurs qui travaillent moins bien quand ils sont stressés. Il y a aussi un coût environnemental, dû à la pollution dégagée par les moteurs qui tournent inutilement, à la pollution sonore lors des embouteillages. Et, enfin, un coût en termes de qualité de vie, dû au stress des riverains et des chauffeurs.

M. le secrétaire d'État, j'en profite aussi pour vous parler du quartier du parlement où nombre de bus, touristiques ou autres, et de camions qui laissent leur moteur tourner alors qu'on circule à pied, en vélo et en voiture dans la rue. Ne serait-il pas possible de sensibiliser les chauffeurs en leur disant que cela leur coûte quelque chose et que cela coûte à la société ?

Nous sommes devant un véritable défi : allier la qualité de vie en ville et l'activité économique. Si je ne m'abuse, des études ont déjà été réalisées lors des précédentes législatures à ce propos. Il est prévu dans l'accord de gouvernement que de nouvelles études soient lancées en vue de la réalisation d'un Plan marchandises. En outre, l'accord de gouvernement prévoit aussi qu'il y ait une réglementation progressive de l'accès des gros camions dans les centres urbains et les quartiers résidentiels des communes. Il est aussi prévu d'identifier des itinéraires obligatoires pour le trafic des poids lourds.

Avez-vous pris connaissance des études qui ont été réalisées précédemment ? Pourriez-vous en tenir compte dans l'élaboration de recommandations ? Des recommandations ont-elles déjà été faites ? Si oui, pourriez-vous les relayer ?

Avez-vous abordé le contenu du cahier des charges des nouvelles études nécessaires à l'élaboration du Plan marchandises ?

Quel est l'échéancier des actions que le gouvernement va mettre en place afin d'améliorer le trafic des marchandises dans le centre urbain et les quartiers résidentiels ?

als ze stilstaan. Is het geen tijd om de chauffeurs wakker te schudden en hen duidelijk te maken wat dit kost aan hen en aan de samenleving?

De uitdaging is om de levenskwaliteit in de stad en de economische activiteit te verzoenen. Tijdens de vorige regeerperiode werden al studies uitgevoerd en volgens het regeerakkoord worden er nieuwe gepland met het oog op een Goederenplan. De toegang van grote vrachtwagens tot de stadscentra en de residentiële wijken zou ook geleidelijk worden gereguleerd en er zouden verplichte routes komen.

Kent u de resultaten van de oudere studies en zult u daarmee rekening houden? Hebt u al aanbevelingen gedaan?

Is er al werk gemaakt van het bestek voor de noodzakelijke studies?

Wanneer zal de regering maatregelen treffen om het goederenvervoer in de stad op een ordentelijke manier te laten verlopen?

Hebt u overleg gepleegd met de gemeenten en de politiezones?

Avez-vous eu une concertation avec les communes et les zones de police en la matière ? En effet, au sein des communes, un tel sujet est toujours mis un jour ou l'autre sur la table.

Discussion

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

M. Arnaud Pinxteren.- J'ai souhaité intervenir dans le cadre de cette interpellation car nous touchons ici au sujet essentiel qu'est la question des flux de marchandises à Bruxelles. Durant l'exercice de mon mandat au port de Bruxelles, j'ai été souvent confronté à cette question : "D'où viennent les marchandises et où vont-elles à Bruxelles ? Le trafic, qu'il soit fluvial ou routier, se justifie-t-il uniquement par les besoins rencontrés par notre entité urbaine ou s'agit-il davantage d'une participation à un tissu économique plus large, à envisager à l'échelle provinciale voire nationale ?"

Dans le cadre de cette réflexion, il est apparu comme nécessaire voire indispensable d'analyser la situation et de mettre en place une matrice des flux de marchandises afin d'identifier ces flux. Il s'agit de déterminer leurs provenances et destinations afin de déterminer les besoins bruxellois. Il faudrait faire en sorte que le trafic de marchandises que nous subissons en Région bruxelloise réponde réellement à la satisfaction de nos besoins spécifiques.

Cette criante nécessité d'analyse des flux de marchandises se fait encore plus évidente lorsqu'on pense au Plan régional de développement durable (PRDD), actuellement en gestation au sein du gouvernement.

Dans le cadre de ce PRDD, la question des flux de marchandises est-elle intégrée à la réflexion ? Je ne doute pas que vous vous y intéressiez.

Ma deuxième question est liée à l'interpellation de Mme Caron et concerne la traçabilité des poids lourds. Dans le dossier du Brussels International Logistic Center (BILC), dont nous parlerons un peu plus tard, il avait été envisagé de mettre en place un système de traçabilité de camion via GPS ; c'était

Bespreking

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

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Tijdens mijn mandaat bij de Haven van Brussel werd ik regelmatig geconfronteerd met de vraag of het vrachtverkeer, via het water of via de openbare weg, beantwoordt aan de behoeften van het gewest of aan de behoeften van een ruimer - provinciaal of nationaal - economisch weefsel.*

Het is absoluut noodzakelijk om de goederenstromen te identificeren en hun oorsprong en bestemming te kennen. Het goederenverkeer binnen het gewest zou moeten beantwoorden aan de Brusselse noden. Zeker in het licht van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dringt een dergelijke analyse zich op. Maakt het goederenverkeer deel uit van uw reflectie over het GPDO?

Hoe zit het met de traceerbaarheid van de vrachtwagens? In de milieuvergunningaanvraag voor het BILC-project was er sprake van een GPS-systeem.

Sommigen dachten dat dit technisch niet haalbaar was, anderen vonden het net een goed idee om met geavanceerde middelen de levenskwaliteit in de stad te verbeteren. Als dit systeem er komt, horen afwijkingen van het verplichte traject tot een sanctie te leiden. Wat is uw standpunt daarover?

dans le permis d'environnement.

Cela avait été décrié par certains qui qualifiaient ce projet d'impossible. D'autres voyaient cela plutôt d'un bon œil, comme un nouveau développement technologique au service de la qualité de vie en ville. Peut-être est-ce là une piste qui peut être creusée dans le cadre d'autres projets, ou généralisée à l'ensemble de la Région.

Par ailleurs, un système de traçabilité des conditions de respect des itinéraires implique aussi que des sanctions soient prévues en cas de non-respect de ceux-ci. Quel est votre point de vue à ce propos ?

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Chacun a déjà été confronté à un embouteillage causé par un poids lourds bloqué dans une rue trop étroite. La Région ne dispose pas toujours de la compétence pour lutter contre ce phénomène. Les entreprises recourent de plus en plus à l'utilisation de poids lourds plus volumineux pour transporter leurs marchandises. Il arrive également que des camions, guidés par leur GPS, empruntent des rues trop étroites.*

Par ailleurs, des poids lourds convoyant des marchandises depuis le port d'Anvers transitent chaque jour par Bruxelles. En conséquence, les habitants des rues qu'empruntent ces poids lourds sont contraints de garer leur voiture ailleurs.

Le plan pour le transport de marchandises qui vous élaborez tient-il compte de ces nuisances liées aux convois exceptionnels ?

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Iedereen heeft wel al eens meegemaakt dat een vrachtwagen in kleinere straatjes terechtkomt en enorme problemen veroorzaakt. Dergelijke fenomenen vallen niet altijd onder de bevoegdheid van het Brussels Gewest. Bedrijven kiezen er vaak zelf voor om steeds grotere vrachtwagens te gebruiken voor hun transporten. Ik verwijs ook naar het gebruik van GPS-systemen, die vrachtwagens soms door kleine straatjes leiden.

Hoe zult u omgaan met uitzonderlijke transporten? De Smet De Naeyerlaan wordt bijvoorbeeld vaak gebruikt voor zulke transporten. Ze dienen vaak om enorme voorwerpen die van de haven van Antwerpen komen dwars door Brussel te transporteren naar Wallonië, Duitsland, Frankrijk, enzovoort. De Ring is namelijk niet altijd geschikt voor zulke transporten. Een gevolg is dat buurtbewoners ook dikwijls hun wagen op een andere plek moeten parkeren. Het gebeurt ook dat de aanleg van een fietspad wordt gebruikt omdat er af en toe een uitzonderlijk transport langskomt.

U stelt een plan op voor goedertransport. Zult u ook rekening houden met uitzonderlijke transporten? Die hebben namelijk gevolgen voor de mensen die aan zulke wegen wonen.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme vous, je suis particulièrement soucieux des questions liées au transport de marchandises, pour des raisons de mobilité évidentes mais également pour le cadre de vie des citoyens et des entreprises de notre Région.

Le transport de marchandises est un domaine extrêmement complexe. En effet, je citerai les différents modes concernés : la route, la voie d'eau et le rail, mais également des modes spécifiques qui se développent progressivement chez nos voisins comme le vélo-cargo ; les différentes origines et destinations des marchandises et leurs combinaisons ; l'organisation du transport "en chaîne" avec de nombreux points d'arrêt ainsi que le "just-in-time" ; la grande multiplicité des intervenants (le client, le chargeur, le transporteur) et encore bien d'autres éléments.

Ceci explique sans doute en partie, d'une part, la difficulté de rassembler des données pertinentes pour expliquer le fonctionnement de l'approvisionnement de la ville en marchandises et, d'autre part, pourquoi si peu de mesures préconisées par les plans précédents ont été mises en œuvre.

Vous avez raison, plusieurs études ont été réalisées précédemment. J'ai pris notamment connaissance du Plan marchandises datant de 1998, de l'étude européenne City Freight, de l'étude sur les itinéraires réalisée par le Centre de recherches routières et de l'étude sur le stationnement des poids lourds. L'étude sur les itinéraires n'a pas été suivie de concrétisation car elle impliquait la mise en œuvre d'une signalisation de police très lourde. Par ailleurs, la question du contrôle de la réglementation posait, elle aussi, de nombreuses questions.

Ces éléments et l'évolution de la mobilité ces dix dernières années, en ce compris la mobilité des marchandises, ont conduit le gouvernement à inscrire l'élaboration d'une nouvelle stratégie pour le transport de marchandises dans son accord de juillet 2009. Afin de pouvoir rapidement déboucher sur des mesures concrètes, et étant donné le peu de données disponibles concernant le trafic de marchandises dans Bruxelles, la démarche retenue pour élaborer cette stratégie se base sur une concertation avec les acteurs clés du secteur. Elle démarrera par des entretiens avec les principaux

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik deel uw bekommernis. Het goederenvervoer heeft een aanzienlijke impact op de mobiliteit en de levenskwaliteit. Het is een complexe materie. Niet alleen over de weg maar ook per spoor en over het water worden er goederen vervoerd. Geleidelijk aan zien ook alternatieven als bakfietsen en nieuwigheden als just in time delivery het licht. Ten slotte zijn er tal van betrokken partijen.*

Die complexiteit verklaart wellicht waarom het moeilijk is om gegevens te verzamelen en plannen daadwerkelijk uit te voeren. Zoals u zegt, zijn er vroeger al meerdere studies uitgevoerd, onder meer door City Freight en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. De laatstgenoemde studie heeft niet tot concrete resultaten geleid omdat de voorstellen enkel uit te voeren waren door zeer veel verkeersborden aan te brengen. Er stelde zich ook een probleem met de controle op de naleving van de regelgeving.

Gelet op de evolutie van de mobiliteit van de afgelopen tien jaar werd in het regeerakkoord van 2009 het voornemen opgenomen om een nieuwe strategie voor goederentransport te bepalen. Aangezien er weinig gegevens beschikbaar zijn en het de bedoeling is om snel concrete maatregelen te nemen, wordt er overlegd met de belangrijkste instanties uit de sector. Er zal ook een afdeling Goederenvervoer worden opgericht in de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit.

Alle Brusselse instanties (besturen, politie, gemeenten enzovoort) die te maken hebben met mobiliteit, worden bij het opstellen van de strategie betrokken.

Overleg met de gemeenten en de politie is noodzakelijk, evenals met transportbedrijven. Mobiel Brussel heeft een bestek opgesteld om het overleg in goede banen te leiden en een strategie voor te bereiden.

Begin 2011 zou de regering een strategie voor het goederentransport moeten aannemen, met onder meer een planning van de maatregelen die worden genomen om het goederenverkeer vlotter te laten verlopen en de overlast te beperken.

In het GPDO wordt wel degelijk rekening gehouden met het goederenplan. De problematiek

protagonistes et se poursuivra à travers la création d'une section Marchandises au sein de la Commission régionale de la Mobilité.

L'ensemble des acteurs concernés par la mobilité à Bruxelles seront impliqués dans le processus d'élaboration de la stratégie marchandises : les administrations régionales, la police, les communes, les sociétés de transport, les acteurs socio-économiques comme les entreprises et les commerçants, ainsi que les représentants d'usagers et les associations environnementales.

Ainsi, comme vous le soulignez dans votre interpellation, la concertation avec les acteurs que sont les communes et la police est indispensable, mais la concertation avec les acteurs privés du transport de marchandises l'est aussi pour aboutir à des mesures réalistes et efficaces. Un cahier des charges a été rédigé par Bruxelles Mobilité pour encadrer cette concertation et préparer un projet de stratégie pour le transport de marchandises. Il est actuellement en cours d'examen par mon cabinet. La problématique des itinéraires constituera un volet de cette stratégie. La question des données en sera certainement un autre volet.

L'adoption de la stratégie pour le transport de marchandises par le gouvernement est prévue pour début 2011. Elle comprendra un échéancier des actions à entreprendre pour améliorer le trafic de marchandises et limiter les nuisances qu'il génère dans les quartiers.

Concernant l'implication du Plan marchandises dans le PRDD, les poids lourds font l'objet d'un chapitre important concernant la mobilité ainsi que l'économie. Nous y travaillons dans le cadre de nos contacts avec le ministre-président. La stratégie "marchandises" sera par conséquent fondamentale dans ce cadre.

Concernant la traçabilité, celle-ci doit être abordée dans le cadre des concertations avec l'ensemble des acteurs concernés, dont les entreprises et les administrations. Ce point est repris également dans la stratégie des "marchandises" dans son ensemble.

(poursuivant en néerlandais)

La question des transports exceptionnels est actuellement en discussion avec les autorités fédérales. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un problème

van de vrachtwagens is verwerkt in het hoofdstuk over mobiliteit en economie. Ik pleeg hierover overleg met de minister-president.

De traceerbaarheid van het goederenvervoer moet worden besproken met alle betrokkenen, waaronder de bedrijven en de administratieve diensten. De traceerbaarheid is ook opgenomen in de globale strategie.

(verder in het Nederlands)

Wat uitzonderlijke transporten betreft, bespreken we een oplossing met de federale overheid. We hopen dat we niet helemaal opnieuw van nul moeten beginnen. Ik houd u op de hoogte.

In ons plan voor goederenvervoer willen we zeker aandacht besteden aan uitzonderlijke transporten. Ik denk niet dat het een zeer zwaar probleem is voor Brussel, maar we moeten er wel rekening mee houden.

Ik verwijs ook naar supertrucks, de extra lange vrachtwagens waar sommige buurgewesten mee willen experimenteren. De Brusselse regering heeft al laten weten dat ze niet inziet hoe zulke gevaarten bij ons kunnen rondrijden. We gaan ervan uit dat supertrucks niet thuishoren in het Brussels Gewest.

très préoccupant à Bruxelles, nous en tiendrons toutefois compte dans notre plan de transport des marchandises.

S'agissant des super poids lourds, le gouvernement bruxellois a déjà fait savoir que de tels colosses n'avaient pas leur place dans notre Région.

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

Mme Danielle Caron.- Je vous remercie pour votre réponse. Bien que vous sembliez être sensibilisé à l'objet de mon interpellation, vous ne répondez pas à mes questions. Concernant l'échéancier, quand pourra-t-on mettre en place ce Plan marchandises. Des dates sont-elles prévues ? 2011 ?

Par ailleurs, des concertations avec la police et les communes sont-elles prévues ? Le phénomène qui nous préoccupe est un fléau croissant dans notre ville et provoque des embouteillages. Disposer d'une date concernant ces concertations est fondamental.

Concernant la réglementation relative aux gros camions, celle-ci devrait être mise en place lors de cette législature. Or, certaines voiries ne sont pas adaptées pour le passage des camions volumineux. Ne pourrait-on envisager la mise en place d'une signalisation ou d'un avertissement pour les chauffeurs de ces camions ? Certains s'engagent malgré tout sur des voiries trop étroites et finissent par bloquer le passage.

Même en dehors des itinéraires obligatoires, certaines précautions pourraient être mises en place sur certaines artères.

Les communes et les habitants connaissent les lieux, et savent ce qui peut passer et ce qui ne le peut pas.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'adoption de la stratégie est prévue pour le début de 2011. L'élaboration de ce plan nécessite du temps car de nombreux intervenants sont concernés. Ce plan

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *U hebt niet op mijn vragen geantwoord. Wanneer zal het goederenplan in werking treden? In 2011? Heeft er overleg met de politie en de gemeenten plaats gehad?*

De reglementering zou nog tijdens deze legislatuur van kracht worden, maar een aantal wegen zijn niet geschikt voor grote vrachtwagens. Moeten wij geen waarschuwingborden plaatsen om te vermijden dat die vrachtwagens zich vastrijden in te nauwe straten? Ook buiten de verplichte trajecten zijn voorzorgsmaatregelen soms noodzakelijk.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het strategisch plan zal begin 2011 worden goedgekeurd. De opmaak neemt enige tijd in beslag omdat er zoveel betrokken partijen zijn.*

n'est pas réalisé par un bureau d'étude oeuvrant seul dans son coin mais bien en concertation avec des entreprises, des transporteurs, des associations environnementales, les communes et les zones de police.

Vous constaterez que nous avons prévu une concertation très large. Le cahier des charges nécessite un délai suffisant pour son élaboration afin de réunir les nombreux éléments à prendre en considération.

Par ailleurs, les communes et les zones de police n'attendent pas ce Plan marchandises pour prendre des mesures. Elles le font déjà sur leur territoire pour interdire l'accès aux camions dans les rues trop étroites par une signalisation spécifique. L'intervention de la Région est toutefois limitée aux routes régionales. Or, les routes concernées sont principalement des voiries communales.

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

Mme Danielle Caron.- Les communes déplorent néanmoins systématiquement ne pas pouvoir interdire l'accès de ces camions arrivant aux frontières de la commune ni à les contraindre à suivre un itinéraire alternatif.

Concernant le Plan marchandises, la stratégie que vous évoquez sera-t-elle concrètement mise en place ?

Lorsque vous disposerez des résultats des études, je suppose qu'il conviendra d'ajouter un délai supplémentaire avant sa mise en oeuvre.

Toutefois, les recommandations formulées en conclusion des études précédentes permettraient d'interdire déjà ou rapidement le passage des camions trop volumineux dans certaines rues trop étroites.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je comprends votre impatience. Cette demande date en effet depuis déjà bien longtemps. Si les initiatives précédentes n'ont pas abouti, c'est en raison du fait qu'elles n'étaient pas suffisamment

Het plan wordt opgesteld in overleg met de bedrijven, de transportmaatschappijen, de milieuverenigingen, de gemeenten en de politiezones. Het gaat dus om een zeer uitgebreid overleg. Ook de opmaak van het bestek vraagt tijd omdat er met heel veel elementen rekening moet worden gehouden.

De gemeenten en de politiezones hebben overigens niet op dit goederenplan gewacht om maatregelen te nemen. Zo hebben zij signalisatie aangebracht teneinde vrachtwagens de toegang tot te nauwe straten te ontfangen. De inmenging van het gewest beperkt zich tot de gewestwegen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De gemeenten betreuren niettemin dat zij de vrachtwagens niet systematisch kunnen weren en dat zij hen geen alternatief traject kunnen opleggen.*

Na de opstelling van het strategisch plan zal het ongetwijfeld nog enige tijd duren voordat het in de praktijk wordt toegepast. Uit vorige studies is evenwel gebleken dat het niet zo moeilijk is om de doortocht van grote vrachtwagens in bepaalde smalle straten te verbieden.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik begrijp uw ongeduld. Als de vorige initiatieven geen resultaat hebben opgeleverd, is dat omdat zij niet doelgericht genoeg waren. Het is dus belangrijk dat wij voldoende tijd nemen.*

ciblées. Il importe dès lors de prendre le temps nécessaire pour déterminer au mieux les mesures et de ne pas les improviser.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'augmentation du nombre d'accidents corporels dus à des accidents de roulage en Région de Bruxelles-Capitale".

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

M. Vincent De Wolf.- Ces accidents de roulage entraînent des blessés graves ou des tués. Je reconnais qu'il ne s'agit pas là d'un sujet romantique mais, malheureusement, il nous concerne tous.

Les états généraux de la sécurité routière en Région bruxelloise nous communique des chiffres inquiétants. En effet, si le nombre d'accidents corporels reste stable - environ 4.000 accidents par an entre 2005 et 2008 -, il y a, en revanche, à court terme, une remontée du nombre de tués sur les routes. Il s'agit d'une augmentation graduelle : 26 en 2006, 31 en 2007, 35 en 2008 et, d'après mes informations, ce chiffre aurait encore augmenté en 2009. Beaucoup de parlementaires se souviendront d'ailleurs des nombreux accidents impliquant des trams. Comme vous le savez, lorsqu'un piéton rencontre un tram, il s'agit souvent pour le piéton d'une rencontre définitive.

Autre chiffre : 39% des blessés graves sont des piétons alors qu'au niveau national, les blessés graves et les victimes décédées ne sont des piétons

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de stijging van het aantal lichamelijke ongevallen als gevolg van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het is een trieste realiteit dat sommige verkeersongevallen dodelijke of zwaargewonde slachtoffers maken. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest verstrekt ons hierover verontrustende cijfers. Het aantal lichamelijke ongevallen is tussen 2005 en 2008 ongewijzigd gebleven, namelijk 4.000 per jaar. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers gaat wel in stijgende lijn: van 26 in 2006 naar 35 in 2008 en wellicht nog meer in 2009. In opmerkelijk veel gevallen gaat het om een voetganger die door een tram wordt gegrepen.*

Typisch aan het Brussels Gewest is dat 39% van de zwaargewonden voetgangers zijn, terwijl hun aandeel op nationaal niveau slechts 10% bedraagt.

Ongevallen waarbij een voetganger om het leven komt, hebben drie kenmerken:

- het ongeval vindt 's nachts plaats;

que dans 10% des cas. Voilà donc une triste spécificité bruxelloise.

J'ai également relevé dans l'étude trois facteurs récurrents qui ont causé la mort d'un piéton :

- le fait que l'accident a eu lieu la nuit ;
- l'opposant au piéton est un tram (dans 18% des cas) ;
- la vue de l'usager a été masquée.

Votre cabinet confirme-t-il ces chiffres ? Sont-ils selon vous conformes à la réalité ? Avez-vous étudié des politiques plus efficaces pour tenter de limiter le nombre de tués et de blessés sur nos routes ? Avez-vous une explication quant au fait que, sauf erreur de ma part, nous avons quatre fois plus de piétons tués en Région bruxelloise qu'ailleurs ? Que comptez-vous faire à cet égard ? Disposez-vous d'une étude spécifique concernant les trams ? Faut-il voir les causes dans le caractère désormais silencieux du tram, le changement de couleur, un problème de visibilité, etc. ?

Discussion

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

M. Jean-Claude Defossé.- On ne peut que s'interroger et s'inquiéter face à l'augmentation constante du nombre de tués et de blessés graves provoqués par des accidents de roulage dans la Région de Bruxelles-Capitale. Une progression d'autant plus alarmante que, dans le même temps, le nombre de victimes a sensiblement diminué dans le reste du pays. De surcroît, il faut rappeler que sous le gouvernement de 2003, présidé par les libéraux avec M. Chabert à la Mobilité, on avait pris l'engagement de réduire le nombre de tués et de blessés graves à l'horizon 2010. Or, nous sommes en 2010 et c'est tout le contraire qui s'est produit.

Impossible de détailler ici cette étude très instructive publiée dans le Moniteur de la Mobilité. J'en retiendrai que ce sont les usagers faibles qui paient le plus lourd tribut dans cette morbide statistique. Il s'agit en premier lieu des piétons,

- de voetganger komt in aanraking met een tram (18% van de gevallen);

- de voetganger was minder goed zichtbaar.

Heeft het kabinet de betrouwbaarheid van de cijfers gecontroleerd? Zoekt u naar manieren om het beleid bij te sturen en het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen? Hoe verklaart u dat er in het Brussels Gewest viermaal meer voetgangers in het verkeer om het leven komen dan in de rest van het land? Beschikt u over een specifieke studie inzake ongevallen met trams? Is misschien de geluidloze verplaatsing van de trams een oorzaak, of hun nieuwe kleur?

Bespreking

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

De heer Jean-Claude Defossé (in het Frans).- *De stijging van het aantal verkeersslachtoffers in Brussel is verontrustend, te meer daar er in de rest van het land een daling is. Nochtans had de regering van 2003 al het voornemen om het aantal doden en zwaargewonden terug te dringen tegen 2010. Daar is duidelijk weinig van terecht gekomen.*

Het zijn de zwakke weggebruikers die het zwaarst worden getroffen, met name de voetgangers. Het gaat vooral om jongeren onder de 14 jaar (19% van de slachtoffers) en 70-plussers (20%). De tweede zwaarst getroffen categorie zijn de fietsers.

Ik heb uit verschillende bronnen vernomen dat de lokale politiediensten te laks zouden optreden inzake verkeersveiligheid. Hoe verklaart u de toename van het aantal verkeersslachtoffers?

particulièrement les moins de 14 ans, qui représentent 19% des victimes alors qu'ils ne constituent que 11% des Bruxellois, et plus encore les plus de 70 ans (20% des victimes pour seulement 8% de la population). La deuxième catégorie d'usagers la plus touchée étant, bien entendu, les cyclistes, également usagers faibles.

On me dit de différentes sources que ce serait les polices communales qui ne font pas bien leur travail en matière de sécurité routière, en se montrant trop laxistes. Comment expliquez-vous une telle progression ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour inverser cette inquiétante tendance ?

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

M. Jamal Ikazban.- Par rapport à ce sujet délicat, sérieux et sensible, la sécurité pour les usagers faibles est particulièrement interpellante. Je voudrais notamment insister sur les accidents impliquant un tram. Nous avons beaucoup débattu de la couleur des trams dans ce parlement, mais aussi de la signalisation, visuelle et sonore. Je voudrais insister sur l'urgence d'agir en la matière.

Il serait intéressant, M. le ministre, pour pouvoir faire des recoupements, que vous ameniez périodiquement, tous les ans ou tous les six mois, une liste de l'ensemble des travaux qui auront été réalisés pour améliorer la sécurité de tous les usagers faibles. Cela permettrait de voir où on en est et si on avance. En effet, le danger est grand, lorsque les accidents ne sont plus dans l'actualité, de moins parler de ces questions, voire de les oublier. Si nous voulons qu'il y ait un suivi, il serait intéressant que vous nous présentiez périodiquement un rapport exhaustif relativement aux aménagements réalisés. Certains aménagements nécessaires peuvent-ils être réalisés rapidement ?

D'un autre côté, une réflexion plus globale est nécessaire, notamment à l'attention des cyclistes. On peut se demander s'il ne faut pas réaliser des évaluations par rapport à l'organisation et la localisation de certaines pistes cyclables. Nous avons voté une résolution concernant l'accès des cyclistes à Bruxelles, mais il serait aussi important d'insister sur un bouclage convenable et sécurisant

Welke maatregelen zult u nemen om die verontrustende tendens om te buigen?

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

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Er is een probleem met de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Dat bij vele ongevallen een tram betrokken is, wijst nogmaals op de noodzaak om iets te doen aan de kleur, de zichtbaarheid en de geruisloosheid van de trams.*

Het zou interessant zijn moest u, jaarlijks of halfjaarlijks, een overzicht kunnen geven van de ingrepen ter bescherming van de zwakke weggebruikers. Het gevaar bestaat dat de problematiek aan de aandacht ontsnapt als de pers geen melding maakt van dodelijke slachtoffers. Zijn er noodzakelijke werken die snel kunnen worden uitgevoerd?

Er moet ook meer aandacht gaan naar de veiligheid van de fietser. De aanleg van een aantal fietspaden dient te worden geëvalueerd. Zijn alle geplande fietspaden in het gewest gerealiseerd? Zijn ze voldoende beveiligd?

des pistes cyclables dans la Région bruxelloise. Où en est ce bouclage ?

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

Mme Danielle Caron.- Un seul accidenté, c'est toujours un de trop. Les chiffres montrent malheureusement que, si le nombre d'accidents avec blessés est resté stable, le nombre de tués, lui, a augmenté de 34% au cours des trois dernières années. C'est énorme. Le cdH s'associe donc évidemment à l'interpellation de M. De Wolf.

Que se passe-t-il en Région bruxelloise ? Existe-t-il des données réelles qui permettent d'expliquer ce nombre de blessés ? Pourquoi cette hausse, alors qu'on ne retrouve pas de chiffres équivalents dans les autres Régions ?

Quelles politiques ont été mises en place dans les autres Régions ? Pourrait-on inverser cette tendance, diminuer le chiffre des accidentés ? Faut-il imaginer plus de contrôles ? Plus de radars, pour décourager les automobilistes, ou même les trams ? Faut-il diminuer la largeur des voiries ou mettre des casse-vitesse pour ralentir les autos ?

Nous sommes favorables à toutes les mesures qu'on pourrait imaginer pour protéger les usagers faibles. C'est primordial pour que nous nous sentions en sécurité en Région bruxelloise.

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'analyse des accidents de la circulation effectuée par le département "Comportement des usagers et Support politique" de l'IBSR a été réalisée au moyen de la base de données officielle des accidents de la circulation du SPF Économie, PME, Classes moyennes, Énergie, direction générale des Statistiques et Information économique à la demande de la Région, dans le cadre des états généraux de la Sécurité routière. La Région n'a pas directement accès à cette base de données car elle n'a pas conclu de convention avec ledit SPF.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Elk slachtoffer is er een te veel. Hoewel het aantal ongevallen met gewonden in Brussel vrijwel hetzelfde is gebleven, nam het aantal dodelijke ongevallen de voorbije drie jaar met 34% toe.*

Waarom is die stijging te wijten? Welke maatregelen hebben de andere gewesten genomen? Zijn er meer controles of onbemande camera's nodig? Moeten wij de wegen versmallen of snelheidsremmers plaatsen?

Wij zullen alle maatregelen steunen die tot doel hebben de zwakke weggebruikers te beschermen. Het is van het grootste belang dat wij ons veilig voelen in deze stad.

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *De ongevallenstudie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) is onder meer gebaseerd op de officiële databank van de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Het gewest heeft geen rechtstreekse toegang tot die databank omdat zij geen overeenkomst met de betreffende dienst heeft gesloten.*

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

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

Comme il est précisé dans l'article paru dans le Moniteur de la Mobilité, la faiblesse des données concernant les accidents de roulage ne doit pas nous empêcher d'analyser les accidents et de tirer des informations pour mettre en place des annonces ciblées afin de réduire le nombre de victimes de la route.

Outre les rapports fournis par l'Observatoire pour la sécurité routière, qui sont disponibles sur le site internet ibsr.be ou, en néerlandais, bivv.be, la Région a commandé à l'IBSR plusieurs analyses détaillées d'accidents de la circulation. Dans le Vade-mecum vélo, on trouve des analyses dans le volet Recherche et Analyse, tout comme dans le Vade-mecum piéton.

Toutes ces données permettent d'orienter les actions en matière de sécurité routière. Par exemple, en matière de sensibilisation, il a été décidé de cibler encore plus le public et de réaliser la prochaine campagne annuelle de sécurité routière à destination des enfants piétons de 10 à 14 ans. Ceux de 5 à 10-12 ans bénéficient par ailleurs de l'"Opération cartable" qui a lieu à la rentrée scolaire. D'autres campagnes auront lieu à destination d'autres victimes surreprésentées dans les accidents de la circulation, par exemple les seniors.

La politique en matière de sécurité routière est aussi basée sur les septante mesures des états généraux de la sécurité routière approuvées par le gouvernement bruxellois en 2003 et 2007. Ces mesures ont été prises en vue de réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents de la circulation pour 2010, les chiffres moyens des années 1998, 1999 et 2000 étant pris comme référence. Les objectifs n'étant pas atteints, il a été décidé, comme vous le savez, d'élaborer un nouveau plan d'action pour la sécurité routière, pour les années 2011-2020.

Les travaux des trois groupes de travail viennent de débiter cette semaine et se dérouleront en trois phases. Une première phase d'évaluation, une deuxième phase de mise au point de nouvelles mesures et de mesures à tester, une troisième phase

Ook al zijn er maar weinig gegevens beschikbaar, wij moeten de beschikbare data analyseren en op basis daarvan maatregelen nemen om het aantal slachtoffers te verminderen.

Wij beschikken over de verslagen van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid, die op de website van het BIVV beschikbaar zijn. Daarnaast hebben wij het BIVV gevraagd om verschillende gedetailleerde studies inzake verkeersongevallen uit te voeren. Ook het Fietsvademeccum en het Voetgangersvademeccum omvatten een aantal analyses.

Al die gegevens maken het mogelijk om richting te geven aan onze acties inzake verkeersveiligheid. Inzake bewustmaking zullen wij de volgende jaarcampagne toespitsen op de kinderen tussen 10 en 14 jaar. Voor de kinderen van 5 tot 10 à 12 jaar is er de Operatie boekentas aan het begin van het schooljaar. Daarnaast zullen wij campagnes gericht op senioren organiseren.

Het beleid inzake verkeersveiligheid is ook gebaseerd op de 70 maatregelen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2003 en 2007. Doel was het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met 50% te verminderen ten opzichte van het gemiddeld aantal slachtoffers in 1998, 1999 en 2000, maar aangezien die doelstelling niet is gehaald, zal er een nieuw actieplan voor 2011-2012 worden uitgewerkt.

De werkzaamheden van de drie werkgroepen zijn deze week van start gegaan en zullen in drie fasen verlopen: een evaluatiefase, een testfase en een uitvoeringsfase. Die werkgroepen moeten bepalen hoe het aantal slachtoffers zo snel mogelijk kan worden verminderd.

Het feit dat de tram voorrang heeft, wordt in alle informatiefolders vermeld. De MIVB voert momenteel overigens een grootschalige campagne over dit onderwerp. Voor de oversteekplaatsen op de trambanen wordt een specifieke markering gebruikt. Daarnaast worden de tramsporen op kruispunten en rotondes met een dambordmarkering aangeduid. Tijdens de Staten-Generaal 2011-2020 zullen ongetwijfeld nog bijkomende maatregelen worden voorgesteld.

Voor een lijst van infrastructuurwerken ter bescherming van de zwakke weggebruiker zal ik

de finalisation du plan d'action 2011-2010. Ce plan sera notamment élaboré sur la base des gisements de sécurité routière, c'est-à-dire qu'il s'agira de déterminer quelles sont les mesures les plus efficaces pour diminuer rapidement le nombre de victimes de telle ou telle catégorie - les seniors, les enfants -, selon le lieu - par exemple sur le passage pour piéton, à côté d'un passage - et le moment - la nuit, le soir, la journée - de l'accident.

Quant à la problématique des trams, lors de chaque campagne régionale, la règle de la priorité des trams a été rappelée dans les dépliants aux citoyens. Par ailleurs, la STIB a mené en 2008 et mène actuellement une campagne sur cette thématique. En matière d'infrastructure, un marquage spécifique pour les traversées piétonnes de sites propres, mixtes ou franchissables non protégées par des feux, est utilisé et le passage du tram dans les carrefours et les giratoires est marqué par un damier. De nouvelles mesures seront sans doute proposées au cours des travaux des états généraux 2011-2020.

Concernant votre proposition d'une liste des aménagements pour usagers faibles, pourquoi pas, je vous invite à contacter Mme Grouwels qui est en charge des aménagements. Nous réalisons actuellement l'évaluation du Plan vélos, en ce compris le développement des ICR (itinéraire cyclable régional), pour pouvoir déterminer où les placer et comment faire pour qu'ils soient le plus sûrs possible.

Concernant les politiques en vigueur dans les deux autres Régions, je pense également qu'il faut prendre des mesures d'aménagement pour protéger les usagers faibles, mais aussi pour réduire la vitesse des véhicules.

En effet, c'est souvent parce que les automobilistes montrent un comportement inadapté à la route de l'endroit où ils se trouvent qu'il y a des accidents. Nous savons bien que ce n'est pas qu'avec des aménagements et de la signalisation que l'on va changer la donne. Il convient également de changer les mentalités et convaincre les automobilistes qu'ils sont les responsables. En cas d'accident, il ne faut pas toujours se cacher derrière les règles ou tel aménagement de la voirie : le responsable final est celui qui roule et c'est à lui de faire attention.

Par ailleurs, je continue à travailler sur le dossier

contact opnemen met mevrouw Grouwels. Wij werken momenteel aan een evaluatie van het Fietsplan, waarbij wij heel wat aandacht hebben voor het traject en de beveiliging van de gewestelijke fietsroutes.

Het lijkt mij onontbeerlijk om bepaalde wegen opnieuw aan te leggen en de snelheid van de voertuigen te beperken.

Vaak is de rijstijl van de automobilist die een ongeval veroorzaakt, niet aangepast aan de verkeerscontext. Iedereen weet dat de heraanleg van de weg of een betere signalisatie daar niets aan zal veranderen. Er moet een mentaliteitswijziging komen: automobilisten moeten inzien dat zij de grootste verantwoordelijkheid dragen als ze bij een ongeval betrokken zijn.

Er zijn nog altijd meer auto's dan trams bij verkeersongevallen betrokken. Als we erin slagen de verkeersdruk met 20% te verminderen, zal dat leiden tot een daling van het aantal ongevallen waarbij auto's betrokken zijn. Een dergelijke reductie vereist echter een nauwe samenwerking tussen tal van beleidsverantwoordelijken.

relatif à la diminution de la charge de trafic. Si l'on diminue la pression automobile de 20%, cela devrait engendrer également une diminution du nombre d'accidents impliquant des voitures. Même si 18% des accidents mortels impliquent des trams, la grande majorité met en cause des voitures. C'est la raison pour laquelle la diminution de la pression automobile est une mesure qui peut faire diminuer le nombre d'accidents. Néanmoins, elle nécessite la collaboration de beaucoup d'intervenants.

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

M. Vincent De Wolf.- La réponse complète du secrétaire d'État reste cependant très théorique au niveau des études et des groupes de travail. Vous n'apportez pas vraiment d'explication à la différence majeure entre les Régions. Vous avez parlé de la diminution de la circulation automobile. Mais disposez-vous d'études quant à la densité de la circulation et des piétons, par exemple ? On pourrait supposer une densité plus forte à Bruxelles, vu l'exiguïté de son territoire par rapport à d'autres Régions. Serait-ce là une explication ? Je reste un peu sur ma faim.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "les incidences pour la Région
bruxelloise des prochaines modifications du
Code de la route".**

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Pivin.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Uw antwoord is vrij theoretisch, met verwijzingen naar studies en werkgroepen. U biedt geen verklaring voor de grote verschillen tussen de gewesten. U had het over de inperking van het autoverkeer. Beschikt u over studies waarin de invloed van de verkeersdrukte wordt onderzocht? Ik veronderstel dat er meer verkeer is in Brussel dan in andere gewesten.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de gevolgen voor het Brussels
Gewest van de op til zijnde wijzigingen van
het verkeersreglement".**

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Pivin heeft het woord.

M. Philippe Pivin.- Le Code de la route va apparemment être modifié. Selon certaines informations, il semble que le gouvernement fédéral souhaite modifier en profondeur l'organisation et l'utilisation des voiries en zone urbaine, ainsi que leurs spécificités, telles les bandes réservées à certains usagers. Les informations en ma possession donnent à penser que certaines modifications entreraient déjà en vigueur au mois de juin prochain, d'ici quatre semaines.

Les chiffres des dernières études d'opinion - je cite celle de l'Institut Dedicated Research - interpellent.

M. le président.- C'est un très mauvais sondage, M. Pivin.

M. Philippe Pivin.- C'est possible, mais le domaine est différent. 53% des Bruxellois interrogés déclarent se sentir en insécurité sur les routes bruxelloises. Concernant l'évolution des aménagements et des infrastructures routières, 29% des sondés n'ont pas remarqué d'évolution et 22% ont ressenti une évolution négative.

Nous voyons bien que beaucoup de travail est encore à faire. Il est donc primordial d'être attentif à toute modification organisationnelle qui pourrait perturber, le temps des adaptations, la circulation routière.

Selon les informations disponibles, ces modifications - qui vont considérablement toucher la circulation bruxelloise - concerneraient par exemple la possibilité du dépassement dans les files pour les deux-roues motorisés, l'interdiction du stationnement des deux-roues sur les trottoirs ou encore des panneaux d'interdiction de passage pour les quads. On autoriserait, sous réserve de signalisation spécifique, l'utilisation par les motos et les autocars des bandes réservées aux bus. Enfin, on prévoirait un panneau complémentaire aux panneaux d'interdiction de stationnement E1 et E3, explicitant les catégories de véhicules pour lesquels l'interdiction de stationnement jouerait : on serait donc plus sélectifs en ce domaine.

Ces modifications sont importantes. Elles exigent que les autorités régionales soient en alerte dans ce dossier, et que votre gouvernement puisse à la fois être informé et informer le plus complètement

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Er is een wijziging van het verkeersreglement op til. Naar verluidt wil de federale regering de regelingen die gelden voor de openbare weg in een stedelijke omgeving, ingrijpend herzien. Sommige aanpassingen zouden al in juni van kracht worden.

De resultaten van recente opiniepeilingen, onder meer die van Dedicated Research, stemmen tot nadenken.

De voorzitter (in het Frans).- Die peiling is van slechte kwaliteit, mijnheer Pivin.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Van de ondervraagden stelt 59% zich onveilig te voelen op de Brusselse wegen, heeft 29% geen evolutie gemerkt wat de toestand van de wegen betreft en vindt 22% dat die erop achteruit is gegaan.

We moeten ervoor zorgen dat de wijzigingen aan het verkeersreglement en de aanpassingen die daaruit voortvloeien, het verkeer niet in de war sturen.

De wijzigingen omvatten de volgende elementen: toelating voor gemotoriseerde tweewielers om voorbij te steken in geval van filevorming, verbod voor tweewielers om op het voetpad te parkeren, verbodsborden voor quads, toelating voor brommers en reisbussen om busstroken te gebruiken, een bijkomend bord bij het parkeerverbodsbord om duidelijk te maken voor welke voertuigen het verbod geldt, enz.

De gewestelijke overheid moet voldoende voorbereid en ingelicht zijn om haar administratieve diensten te informeren en de nodige aanpassingen door te voeren.

Klopt mijn informatie over de aangekondigde wijzigingen aan het verkeersreglement? Werd het gewest betrokken bij de uitwerking van deze wijzigingen? Bestaat er een studie over de impact van de hervorming op het Brusselse verkeer?

Zal het gewest de gemeenten hierover specifieke informatie bezorgen? Is er nagegaan hoeveel de

possible sur les réformes envisagées et éventuellement toujours planifiées pour le mois de juin prochain.

Avez-vous des informations concrètes au sujet de ces modifications du Code de la route ? Les autorités régionales ont-elles été sollicitées et associées à ces réformes ? Une évaluation de l'impact de celles-ci sur la circulation bruxelloise a-t-elle été réalisée ? Si oui, par qui ?

Une information spécifique par les autorités régionales à destination des communes bruxelloises est-elle envisagée ? Un coût financier lié à ces modifications, à charge de la Région, est-il envisagé et déjà estimé ?

Enfin, une évaluation et un audit de sécurité seront-ils réalisés sur le territoire bruxellois suite à la mise en œuvre de ces modifications, comme le prescrit la législation européenne ?

Discussion

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

M. Jamal Ikazban.- Suite aux mesures prises au niveau fédéral, et qui vont selon moi dans le bon sens puisqu'elles veillent à assurer une plus grande sécurité des usagers, j'ai deux questions complémentaires.

Ainsi que M. Philippe Pivin l'a rappelé, l'utilisation des bandes réservées aux bus serait désormais permise pour les motos et les autocars. Or, je m'interroge à propos des motocyclistes. Suite à l'interpellation de M. Vincent De Wolf, nous venons d'évoquer la sécurité des piétons et des autres usagers faibles. L'on a remarqué que beaucoup de personnes connaissent un accident avec un tram. Je rappelle qu'il y a, en Région bruxelloise, des pistes cyclables où, en cas de visibilité plus faible, on a du mal à distinguer la piste cyclable du trottoir.

Je suis très inquiet quant à l'idée de permettre aux motos d'emprunter les bandes réservées aux bus. C'est déjà le cas des taxis et, là également, il y a parfois des problèmes. Les usagers faibles ont déjà parfois du mal à s'imprégner de cette nouvelle réalité. A fortiori, si des motos empruntent ces

hervorming het gewest zal kosten?

Komt er een evaluatie en een veiligheidsaudit, zoals de Europese regelgeving dat voorschrijft?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (in het Frans).- *Ik denk dat de federale maatregelen in het algemeen tot meer verkeersveiligheid zullen leiden.*

Busstroken zouden voortaan ook mogen worden gebruikt door motoren en touringcars. Ik stel me daar vragen bij. Er gebeuren heel wat ongevallen met zwakke weggebruikers.

Ik vind het dan ook verontrustend dat motoren op busstroken mogen rijden. Taxi's mogen de stroken al gebruiken, en dat leidt soms tot problemen. Zwakke weggebruikers zijn niet altijd goed op de hoogte.

Staatssecretaris Schouppe zou ook van plan zijn om de vrije begeleiding voor mensen die een rijbewijs willen halen, af te schaffen. Kunt u dat bevestigen? Zal het Brussels Gewest zich daartegen verzetten?

De vrije begeleiding stelt heel wat mensen met een laag inkomen in staat om een rijbewijs te halen aan een lage prijs omdat ze dan niet naar de rijsschool hoeven.

bandes bus, je suis très inquiet.

Je voudrais à présent évoquer une autre mesure dont j'ai entendu parler. Il s'agit de la volonté du secrétaire d'État fédéral, M. Étienne Schouppe, de supprimer les filières libres. Confirmez-vous cette information ? Dans l'affirmative, à l'instar de la Région wallonne, la Région bruxelloise va-t-elle s'opposer à cette mesure ?

Je rappelle que la filière libre permet à un bon nombre de personnes, notamment défavorisées, d'accéder à l'obtention d'un permis de conduire, et ce à un coût moindre. Cette filière libre leur laisse l'occasion de ne pas faire appel à des sociétés privées - les auto-écoles - afin d'obtenir leur permis.

Que pensez-vous de cette remarque concernant le public plus défavorisé qui a besoin de la filière libre pour obtenir un permis ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Comme mon cabinet n'a reçu cette question qu'hier, je vous demande de bien vouloir m'excuser s'il manque certains éléments dans la réponse.

Pendant les vacances de Pâques, mon cabinet a reçu une demande d'avis concernant la proposition de modification de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique. Mon administration est en train d'analyser le contenu de ces modifications et d'étudier l'éventuel impact des mesures au niveau de la Région bruxelloise, sur le plan de la mobilité, de la qualité de vie, des charges financières, etc.

Le gouvernement fédéral est tenu de demander l'avis de chaque Région lorsqu'une telle modification du Code de la route est proposée. Cette procédure permettra à la Région bruxelloise de transmettre sous peu un avis officiel.

Je ne peux pas encore prendre position à propos des modifications proposées, et je souhaite attendre les résultats de l'analyse poussée effectuée par mon administration pour le faire. S'il ressort de cette analyse qu'il est nécessaire de transmettre des informations spécifiques aux administrations communales, j'insisterai pour que cela se fasse à

Wat is uw standpunt?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Ik heb uw vraag pas gisteren ontvangen en zal niet op alle punten kunnen antwoorden.*

Tijdens de paasvakantie ontving mijn kabinet de vraag om zich uit te spreken over het voorstel tot wijziging van het K.B. betreffende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. We zijn de voorgestelde wijzigingen nog aan het bestuderen.

De federale regering is verplicht om alle gewesten om advies te vragen als ze een wijziging van het verkeersreglement voorstelt. Binnenkort is ons advies klaar.

Ik kan me nog niet uitspreken over de voorstellen en wil de resultaten van het onderzoek afwachten. Overigens wordt er al gewerkt aan de vereenvoudiging van het verkeersreglement. Mijn administratie neemt deel aan dit overleg.

De inspectie van de verkeersveiligheid waarnaar u verwijst, heeft te maken met de omzetting van een Europese richtlijn. De administratie is begin dit jaar begonnen met de voorbereidingen daarvan. We gaan na of het mogelijk is om te kiezen voor een ruimere toepassing dan het strikte minimum dat

temps.

Par ailleurs, un processus qui concerne la simplification du Code de la route en général a été lancé. Mon administration prend part à la concertation régulière, mais jusqu'à présent, ce processus n'est pas finalisé.

Enfin, l'inspection de la sécurité routière et l'audit de la sécurité routière auxquels vous faites référence sont liés à la transposition d'une directive européenne. Au début de cette année, mon administration a entamé les démarches nécessaires pour transposer ces directives au niveau bruxellois. À ce sujet, mon administration examine quelles sont les possibilités d'opter pour une application de cette réglementation qui soit plus large que le strict minimum imposé par la directive européenne. Cela constitue en effet une opportunité pour assurer un aménagement plus sécurisé des voiries régionales.

En ce qui concerne les bandes réservées aux bus, sans préjuger du résultat des analyses en cours des propositions de modification du Code de la route, je suis d'accord avec vous sur la réserve à émettre quant à leur partage avec les autocars et les motos. Je comprends que cela ait un sens pour les cyclistes ou les taxis, mais je ne pense pas qu'il faille élargir cet usage aux autocars ou aux motos.

En ce qui concerne la filière libre du permis de conduire, ce n'est pas à ce propos que le secrétaire l'État fédéral nous a demandé notre avis. À ma connaissance, la filière libre était maintenue, mais le nombre de personnes que l'on pouvait accompagner en même temps était limité. Cette mesure visait à éviter la création de réseaux en noir.

L'avis réservé du gouvernement a pour but d'éviter qu'une personne qui n'est pas liée à une auto-école n'organise des cours de conduite au noir. Cela ne signifie pas une suppression pure et simple de la filière libre. Il sera toujours possible d'apprendre à conduire avec un membre de sa famille ou un ami.

Par ailleurs, cet avis réservé demande au secrétaire d'État de tenir compte des personnes se trouvant dans une situation financière précaire.

- *L'incident est clos.*

Europa ons oplegt. Het is een kans om de gewestwegen veiliger te maken.

De busstroken ter beschikking stellen van fietsers en taxi's lijkt me een goed idee, maar ik betwijfel of het verstandig is om ze ook door touringcars en motoren te laten gebruiken.

De federale staatssecretaris heeft ons geen advies gevraagd over de vrije rijopleiding. Voor zover ik weet, verdwijnt die niet, maar komt er een beperking op het aantal personen dat men tegelijkertijd mag begeleiden. De bedoeling is om illegale rijopleidingen tegen te gaan.

De regering heeft een advies met voorbehoud uitgebracht om te vermijden dat personen die niet aan een autorijschool verbonden zijn, rijlessen in het zwart zouden geven. Dat betekent echter niet dat de vrije begeleiding volledig wordt afgeschaft. Het zal nog altijd mogelijk zijn om te leren rijden met een familielid of een vriend.

In dit advies met voorbehoud vraagt de regering de staatssecretaris ook om rekening te houden met mensen die het niet breed hebben.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

**concernant "la carte Mobib et la protection
de la vie privée".**

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

Mme Béatrice Fraiteur.- L'introduction de la carte Mobib progresse et de plus en plus d'usagers de la STIB en font maintenant usage. Sous la précédente législature, un débat assez intense, animé entre autres par ma collègue, Mme Céline Delforge, portait sur l'introduction de la carte Mobib et la protection de la vie privée.

Il avait été précisé à l'époque que certaines précautions ont été prises à la STIB afin de garantir la vie privée des usagers. Les données de validation - à savoir le numéro de carte, les lieux, dates et heures de validation - seraient stockées physiquement dans une base de données indépendante de celle des clients qui contiendrait, quant à elle, leurs données personnelles. Afin de garantir l'anonymat des personnes, la STIB avait précisé qu'une même personne faisant partie de son personnel ne peut avoir accès aux différentes bases de données.

Cependant, il avait été démontré que n'importe qui, moyennant un matériel adéquat, peu onéreux et accessible à tout le monde, pouvait se procurer toutes ces données, et ce, moyennant un coût ridicule. Le fait que ces données soient si facilement accessibles soulève inévitablement certaines interrogations et craintes au niveau de la protection de la vie privée.

J'ai lu dans le compte rendu des travaux parlementaires de la législature précédente que votre prédécesseur avait répondu que tout le monde dispose désormais de cartes bancaires et d'autres cartes à puce. Je souligne cependant que cela n'a rien à voir puisque la détention de la carte Mobib ne résulte pas d'un choix opéré par le particulier. Il n'a pas d'autre possibilité que de l'avoir et le

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

**betreffende "de Mobib-kaart en de
bescherming van de privacy".**

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- De MIVB voert geleidelijk aan de Mobib-kaart in. Deze wordt ondertussen reeds door heel wat reizigers gebruikt. Tijdens de vorige legislatuur hebben wij een geanimeerd debat gehouden over het privacyprobleem.

Er werd ons toen bevestigd dat de MIVB een aantal maatregelen had genomen om de persoonlijke levenssfeer van de reizigers te beschermen. Zo zouden de ontwaardingsgegevens (kaartnummer, plaats, datum en uur van de ontwaarding) in een andere databank worden opgeslagen dan die waarin de persoonlijke gegevens van de klanten worden bewaard en zou het personeel geen toegang krijgen tot beide databanken tegelijk.

Er werd echter bewezen dat iedereen makkelijk toegang tot die gegevens kon krijgen door middel van een kaartlezer die makkelijk verkrijgbaar en bovendien goedkoop is. Uw voorganger antwoordde dat iedereen over bankkaarten en andere chipkaarten beschikt. Dat is iets totaal anders. De reizigers hebben niet voor de Mobib-kaart gekozen en hebben geen alternatief.

Tijdens het debat werd ook verwezen naar Frankrijk, waar een kaart bestaat die de anonimiteit waarborgt. Een dergelijke optie is dus wel degelijk mogelijk en de heer Smet had beloofd om hier werk van te maken. Hoe ver staat het daar ondertussen mee? Wanneer zullen die anonieme kaarten beschikbaar zijn?

Het probleem is des te prangender daar de drie openbaarvervoermaatschappijen en de NMBS werken aan een gemeenschappelijke kaart die de gegevens van de vier maatschappijen zal bevatten.

problème est donc tout à fait différent.

Il avait été également rappelé qu'en France, il existe une carte qui garantit l'anonymat. Cette option est donc tout à fait possible et les travaux parlementaires sous la législature précédente avaient été conclus par une déclaration de votre prédécesseur, M. Pascal Smet, qui avait annoncé son intention de recourir à des cartes anonymes garantissant la protection totale de la vie privée des usagers de la STIB.

Qu'est-ce qui a été fait au sein de la STIB en ce qui concerne l'introduction de ces cartes anonymes ? Où en est-on ? Seront-elles bientôt d'application ? Quand seront-elles disponibles ?

Par ailleurs, le problème semble d'autant plus aigu que les trois sociétés de transport en commun et la SNCB travaillent actuellement à l'élaboration d'une carte commune qui contiendra les données de ces quatre compagnies. Par conséquent, la mise en circulation de cette carte prévue en 2012 rendrait la situation encore plus sensible, puisque les données seraient dès lors connues d'absolument tout le monde.

Quelles solutions sont-elles envisagées pour assurer la protection de la vie privée des futurs détenteurs de cette carte ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Je remercie Mme Fraiteur pour avoir remis ce débat sur la table, car il n'est pas anodin. Bientôt, plusieurs opérateurs vont se retrouver sur Mobib. Jusqu'ici il s'agit d'opérateurs publics, mais on parle aussi de sociétés telles qu'Interparking. Cela me déplairait qu'Interparking ait accès à mes données personnelles. C'est une société privée et cela me pose un problème.

Vous avez pris l'exemple de Paris. À Londres aussi, il y a la fameuse carte Oyster, qui est anonyme. Cela comporte un avantage certain, car quand on la charge de titres de transport non personnels, on peut se l'échanger. Tout comme aujourd'hui on

Hoe zult u de privacy van de kaarthouders beschermen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Binnenkort krijgen meerdere instanties toegang tot Mobib, waaronder naar verluidt ook privébedrijven als Interparking. Dat is geen geruststellende gedachte.

In Londen is het mogelijk om het openbaar vervoer te nemen met een anonieme kaart, de Visitor Oyster Card. Bovendien kan die kaart met andere gebruikers gedeeld worden. Het maakt niet uit wie de eigenaar van de kaart is, als de reis maar wordt betaald. Met Mobib is dat niet mogelijk. Dat is een eerste probleem.

s'échange les cartes de dix voyages qui ont une bande magnétique. L'important n'est pas à qui elle appartient, mais que le trajet soit payé. Avec la Mobib personnalisée, ce n'est plus possible. C'est un premier problème.

Je vous avais interrogée par écrit concernant le coût de Mobib, en ce compris les 5 euros que les usagers doivent déboursier pour l'avoir. Ces gens vont payer plus de trois millions d'euros pour financer Mobib. Ce n'est pas parce que ces 5 euros sont payés par les usagers qu'ils ne font pas partie du financement. Au passage, tous les dix ans, on va dépenser plus de 1,25 million pour les appareils. Ce ne sont pas des petits budgets. Je trouve que, pour ce prix-là, on pourrait à tout le moins demander à la STIB de mettre à disposition des cartes anonymes. Si c'est possible à Paris et à Londres, cela ne me paraît pas être la fin du monde !

J'entends bien qu'il est très intéressant de suivre les données des trajets et que cela doit être plus facile de suivre les comportements individuels avec des cartes nominatives, qui ne peuvent pas servir à plusieurs personnes. Cependant, vu l'état actuel du réseau de la STIB, il me semble qu'on n'a pas besoin de données si fines pour être capable de voir où ça ne va pas. Il y aurait moyen d'améliorer le réseau sans fines données. Il suffit de se promener dans les bus et les trams pour savoir quels sont les points noirs. La STIB a d'ailleurs des statisticiens qui font très bien ce travail.

J'ai toujours du mal à comprendre l'intérêt de Mobib, à part pour la firme privée qui a remporté le marché. Un jour, je vous apporterai l'interview de M. Alvin, en 1994, qui portait sur ce type de système. À l'époque, la STIB trouvait cela inintéressant et justifiait le refus de tout système de ce genre.

La moindre des choses, quand on fait payer les usagers plus cher, quand on récolte des données personnelles, c'est de leur permettre au moins de choisir l'anonymat, comme on le fait dans d'autres villes, et de garder la même flexibilité quant à la transmissibilité d'une série de titres de transport. Autrement, on va commencer à se poser des questions.

Techniquement, c'est faisable et cela ne va pas coûter grand-chose. Pour les abonnés, il suffit de mettre leur nom et leur photo sur la carte en

Ik heb u een schriftelijke vraag gesteld over Mobib, meer bepaald over de 5 euro die de kaart kost. De klanten van de MIVB zullen samen meer dan 3 miljoen euro moeten ophoesten om Mobib te financieren. Om de tien jaar zal er 1,25 miljoen euro worden uitgetrokken voor de apparaten. Dat is veel geld.

Voor dat bedrag zou de MIVB dan toch op zijn minst een anonieme kaart moeten kunnen aanbieden. Als dat in Parijs en Londen kan, moet het ook in Brussel kunnen. Blijkbaar wil men vooral de individuele verplaatsingen van klanten kunnen volgen, wat natuurlijk eenvoudiger is met kaarten op naam.

Gelet op de huidige toestand van het MIVB-netwerk denk ik niet dat er nog meer gedetailleerde gegevens nodig zijn om de zwarte punten in kaart te brengen. Het volstaat gewoonweg om de bus of de tram te nemen.

Behalve de privéfirma die Mobib organiseert, zie ik niet in wie belang heeft bij het systeem.

Ik pleit voor anonieme Mobib-kaarten. Dat is perfect technisch haalbaar en kost niet veel. Voor abonnees volstaat het om hun naam en foto op de kaart aan te brengen, die informatie moet niet op de chip staan. De MIVB hoeft helemaal niet te weten welke trajecten de mensen afleggen.

plastique. Cela ne doit pas spécialement figurer sur la puce. Cela fonctionne comme cela pour l'instant avec les abonnements papier. On n'a pas besoin de savoir où ont été les gens. Il n'y a pas de raison que ce soit tout d'un coup nécessaire parce qu'on a introduit des puces RFID (Radio Frequency IDentification).

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Dans de nombreuses villes, en Europe et ailleurs, il est possible d'acheter des cartes digitales anonymes sans devoir fournir de données personnelles. Cela permet notamment à un visiteur d'un jour d'utiliser ce type de carte, sans devoir passer par un magasin spécial pour s'en faire confectionner une.*

Je suis étonnée de ce que la STIB n'ait pas développé de telles cartes. Je pensais que les abonnements n'étaient qu'une première étape avant la mise en place de cartes anonymes. Y aura-il de telles cartes à partir du 1^{er} juillet? Dans le cas contraire, que ferez-vous pour les personnes qui sont à Bruxelles pour peu de temps?

Pour éviter des files interminables en Bootik, la carte anonyme sera-t-elle aussi disponible via un distributeur automatique?

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

M. Jamal Ikazban.- Sous la précédente législature, mon groupe avait déjà attiré l'attention sur les risques liés à la protection de la vie privée par rapport à la carte Mobib. Aujourd'hui, les choses ont évolué et il est question d'une carte anonyme. Si un système de ce type est mis en place, il conviendrait d'informer toutes les personnes concernées de la possibilité d'éventuellement obtenir une carte anonyme.

Par ailleurs, cette carte anonyme ne doit pas entraîner de coût supplémentaire pour l'utilisateur. La protection de la vie privée est un droit et non un

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In heel wat steden in Europa en daarbuiten kun je inderdaad anonieme kaarten kopen, bijvoorbeeld in Santiago de Chile of Amsterdam. Dat is erg gemakkelijk. Je kunt onmiddellijk een digitale kaart kopen, zonder persoonsgegevens, waarmee je het metrostation in en uit kan. Het voordeel is precies dat ook een eenmalige bezoeker een Mobib-kaart kan gebruiken zonder dat hij eerst langs een speciale winkel moet om zo'n kaart te laten maken.

Het verbaast mij dat de MIVB een dergelijke kaart niet ontwikkeld heeft. Ik ging ervan uit dat in een eerste fase de abonnementen zouden worden omgezet in een kaart, maar dat er daarna ook anonieme kaarten zouden komen. Zullen die kaarten er zijn vanaf 1 juli? Zo nee, wat zul u dan aanvangen met alle mensen die slechts heel kort in Brussel zijn?

Het zou tot chaos leiden als die allemaal moeten gaan aanschuiven aan een Bootik. Een van mijn kinderen heeft dat eens geprobeerd en moest van de ene Bootik naar de andere trekken omdat er enorme rijen stonden. Zal de anonieme kaart ook beschikbaar zijn via een automaat, zodat de klant niet in een Bootik moet zijn?

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (*in het Frans*).- *Reeds tijdens de vorige zittingsperiode wees mijn fractie er op dat Mobib inbreuken op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer mogelijk maakt. Als er een systeem met anonieme kaarten wordt ingevoerd, dan moeten alle betrokkenen daarvan op de hoogte zijn.*

De invoering van een anonieme kaart mag trouwens geen bijkomende kost betekenen voor de gebruiker. De bescherming van de persoonlijke levenssfeer is een recht en geen luxe waarvoor men moet betalen.

luxé. Ce droit fondamental ne doit en aucun cas faire l'objet d'un marchandage.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je tiens avant tout à rappeler que la carte Mobib retenue à Bruxelles est basée sur le concept Calypso que l'on retrouve aujourd'hui dans 80 villes dans le monde et qui a fait l'objet, il y a une dizaine d'années, d'un subventionnement significatif de la part de l'Union européenne. Il est probable qu'une carte du même type soit prochainement utilisée dans l'ensemble de la Belgique. Il y a en effet eu récemment un accord entre les différentes sociétés de transports publics belges pour introduire une carte similaire qui soit utilisable auprès des différentes sociétés pour les abonnements.

Dans les 80 villes où elles sont utilisées, toutes ces cartes fonctionnent sur le même principe, à savoir la lecture de données non cryptées pour les validations, mais le recours à une sécurité forte, de niveau bancaire, pour le chargement de contrats de transport.

Les différents éléments repris sur la carte Mobib ne doivent pas être confondus avec les données stockées au niveau des bases de données de la STIB. À ce propos, il convient de répéter que la STIB a adopté des principes rigoureux de gestion interne des données.

Et donc je vous confirme qu'il n'existe aucune donnée nominative comportant des renseignements sur la validation qui soit conservée au niveau de la base de données clients de la STIB.

Quant à l'étude de l'UCL à laquelle Mme Fraiteur fait référence, nous déplorons l'attitude de chercheurs qui rendent public, par voie de presse, les résultats de recherches de manière à jeter le discrédit sur un produit sans s'interroger sur le contexte d'utilisation dudit produit et sans proposer de solutions alternatives et constructives. Un courrier dans ce sens a d'ailleurs été envoyé par la direction de la STIB auprès du recteur de l'université.

Notons que le lecteur de l'UCL permet de lire d'autres cartes - d'identité, bancaires, SIS - dont les données sont nettement moins anodines que celles

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De Mobib-kaart is gebaseerd op het Calypso-concept dat in 80 steden in de wereld wordt gebruikt en een tiental jaar geleden door de Europese Unie werd gesubsidieerd.

Die kaarten werken allemaal volgens eenzelfde principe: niet-gecodeerde data worden gelezen voor de ontwaarding. Ze zijn sterk beveiligd, zoals in de banksector, voor het opladen van de vervoercontracten.

De verschillende gegevens op de Mobib-kaart mogen niet worden verward met de gegevens die in de databanken van de MIVB worden opgenomen. De MIVB voert een strikt beleid inzake gegevensbeheer. De ontwaardingsgegevens bevatten geen persoonlijke gegevens die in de klantendatabase van de MIVB worden bewaard.

Wat de studie van UCL betreft, betreuren wij dat de onderzoekers de onderzoeksresultaten in de pers hebben gepubliceerd met de bedoeling een product in diskrediet te brengen zonder zich af te vragen in welke context het product wordt gebruikt en zonder alternatieve oplossingen voor te stellen. De MIVB heeft hieromtrent een brief geschreven aan de rector van de universiteit.

Nuttig om weten is dat de UCL-kaartlezer ook andere kaarten kan lezen (identiteitskaarten, bankkaarten, SIS-kaarten), waarvan de gegevens minder onschuldig zijn dan die op de Mobib-kaart. Het lezen van een kaart zonder de toestemming van de houder van die kaart en buiten een juridisch kader is overigens een misdrijf.

reprises sur la carte Mobib. Je voudrais également rappeler que lire des cartes sans l'accord de son détenteur ou en dehors d'un cadre juridique précis est actuellement un délit. J'ai donc des questions par rapport au travail des chercheurs de l'UCL.

Mme Celine Delforge.- Ils ont mis en évidence que les trois derniers voyages effectués figuraient sur la puce alors que le ministre précédent avait affirmé le contraire.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- On ne peut y lire que les trois derniers voyages, et ces données ne se retrouvent pas dans la base de données clients de la STIB.

Mme Fraiteur, la réponse à votre première série de questions est que l'introduction de la carte Mobib se poursuit, et qu'il n'est pas envisagé à l'heure actuelle d'introduire un autre type de carte.

Quant à la deuxième série de questions, je vous informe que les trois sociétés régionales de transport public, ainsi que la SNCB, ont effectivement opté pour l'utilisation d'une technologie à puce identique. Chaque société de transport disposera de sa propre carte, mais, à l'horizon 2012-2013, il sera effectivement possible pour un client de charger sur sa carte les contrats des autres opérateurs de transport, et ceci, quel que soit l'émetteur de la carte.

Tout comme pour la carte Mobib, l'ensemble des dispositions seront prises afin de garantir la conservation des données clients et l'anonymat des données de validation.

Chaque société participant au système - comme par exemple les parkings - aura sa propre "place" sur la puce. Les données ne seront donc pas accessibles à tout le monde.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, la STIB proposera bel et bien une carte anonyme dans tous ses points de vente, ainsi que via les automates, uniquement sous forme de carte journalière et de cartes de dix voyages.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Ce qui signifie que les cartes actuelles pourront être utilisées pour ouvrir les portillons ?*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Uit de studie is gebleken dat de laatste drie reizen op de chip vermeld staan, terwijl uw voorganger het tegenovergestelde beweerde.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op de chip staan de drie laatste reizen vermeld, maar die gegevens worden niet in de klantendatabase van de MIVB opgenomen.*

Momenteel wordt geen nieuw kaarttype overwogen.

De drie gewestelijke vervoermaatschappijen en de NMBS hebben voor een identieke chiptechnologie gekozen. Hoewel elke vervoermaatschappij over een eigen kaart zal beschikken, zullen de klanten tegen 2012-2013 de contracten van andere vervoermaatschappijen op hun kaart kunnen laden, onafhankelijk van de oorspronkelijke uitgever van de kaart.

Net zoals bij de Mobib-kaart zullen alle voorzorgsmaatregelen worden genomen om de klantgegevens te bewaren en anoniem te houden.

Elke deelnemende maatschappij, zoals de parkeerbedrijven, zal een eigen "plaats" krijgen op de chip. De gegevens zullen dus niet voor iedereen toegankelijk zijn.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, de MIVB zal wel degelijk in alle verkooppunten een anonieme kaart verkopen, ook via de automaten, maar dan enkel dagkaarten en tienrittenkaarten. Die kaarten bestaan eigenlijk al en zullen ook gebruikt kunnen worden om de stations in en uit te gaan.

Mevrouw Annemie Maes.- De bestaande kartonnen kaarten zullen dus nog altijd gebruikt kunnen worden om de poortjes te openen?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais)*.- *Absolument.*

(poursuivant en français)

Monsieur Ikazban, il est vrai que nous allons devoir faire plus de publicité pour cette carte anonyme, en particulier à l'attention des touristes.

Pour le moment, nous ne prévoyons en aucun cas de changer la carte Mobib. Si, à l'avenir, nous devons nous diriger vers un autre type de carte, cela représenterait un coût supplémentaire pour les voyageurs, ce que vous refusez.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je suis déçue par votre réponse. En effet, la situation actuelle constitue une régression par rapport à ce qu'avait annoncé votre prédécesseur si tant est que cela soit encore possible. Celui-ci avait laissé entendre qu'il envisageait la possibilité de la carte anonyme.

D'après vous, il n'est pas normal que l'étude UCL ait été divulguée. Je me réjouis, au contraire, de ce que nous disposons de ce type d'information, qui permet d'alerter le public des problèmes liés à la carte Mobib. L'étude de l'UCL a bien précisé, malgré ce qu'affirmait la STIB, que n'importe qui pouvait accéder aux données privées.

Vous dites que vous allez continuer dans la même direction, que le système sera uniformisé dans toute la Belgique et que sa pertinence a été reconnue dans de nombreux pays. À l'inverse, comme l'ont souligné plusieurs de mes collègues, les cartes anonymes existent dans de grandes capitales comme Paris, Londres, Amsterdam, etc. Nous ne sommes donc pas les seuls à réclamer des cartes anonymes. Cela se justifie d'autant plus que vous annoncez le lancement de la carte commune.

Nous vous demandons de revoir votre position dans cette problématique. Nous espérons aussi que les cartes de dix voyages seront accessibles non seulement aux touristes, mais aussi à n'importe quel usager désirant voyager de manière anonyme.

Nous ne comprenons pas votre obstination à adopter un système qui ne garantit pas l'anonymat,

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Inderdaad.

(verder in het Frans)

Mijnheer Ikazban, we zullen de anonieme kaart inderdaad beter moeten promoten, vooral bij de toeristen.

We plannen in elk geval geen wijziging van de Mobib-kaart. Een eventuele invoering van een ander type kaart, zou de reizigers meer kosten.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur *(in het Frans)*.- *Uw antwoord stelt me teleur. De huidige situatie is een achteruitgang vergeleken met wat uw voorganger had aangekondigd. Die sloot de mogelijkheid van een anonieme kaart niet uit.*

Volgens u is het geen goede zaak dat de UCL-studie werd verspreid, terwijl ik juist blij ben dat iedereen over die informatie kan beschikken! Nu weten we tenminste dat om het even wie de persoonlijke gegevens van de Mobib-gebruikers kan opzoeken.

U rechtvaardigt het Mobib-systeem door te zeggen dat het in heel België zal worden uitgewerkt en dat het in vele landen wordt erkend. Nochtans is er een anonieme kaart in steden als Parijs, Londen, Amsterdam,... Een anonieme kaart lijkt me trouwens nog meer nodig nu u de invoering van een gemeenschappelijke kaart hebt aangekondigd. We vragen u dan ook om uw standpunt te wijzigen.

We hopen dat de tienrittenkaart niet alleen voor toeristen beschikbaar zal zijn, maar voor alle gebruikers die zich op anonieme wijze wensen te verplaatsen.

We begrijpen niet waarom u halsstarrig een systeem blijft verdedigen dat de anonimiteit niet waarborgt, ondanks de tegenstand van verscheidene parlementaire fracties en de overtuigende voorbeelden uit het buitenland.

malgré l'opposition de plusieurs groupes parlementaires et les exemples des systèmes adoptés d'autres capitales européennes.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je répète ce que j'ai dit : je confirme l'inexistence de toute donnée nominative comportant des renseignements sur la validation au sein de la base de données des clients de la STIB. Après étude, l'on a considéré que la carte Mobib était un outil efficace qui continuera à être utilisé.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

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

**concernant "la procédure judiciaire de la
S.A. BILC contre la décision du
gouvernement relative au Centre logistique
de Bruxelles (BILC)".**

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La S.A BILC a annoncé sa décision d'entamer une procédure judiciaire contre le refus du gouvernement de lui délivrer un permis d'environnement.*

L'actionnaire principal et majoritaire de la S.A BILC est le Port de Bruxelles, une institution pararégionale de type B. L'actionnaire principal du Port est la Région bruxelloise. De plus, cette institution est sous contrôle de deux commissaires du gouvernement.

Or, les représentants du gouvernement au sein de la S.A BILC sont ceux-là mêmes qui attaquent la décision du gouvernement devant le tribunal, en l'occurrence le nouveau président du Port de

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Nogmaals, er worden geen gegevens op naam bijgehouden over de verplaatsingen van klanten. De Mobib-kaart is een handig hulpmiddel dat we zullen blijven gebruiken.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**betreffende "de gerechtelijke procedure van
de nv BILC tegen de regeringsbeslissing over
het Brussels logistiek centrum (BILC)".**

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

De heer Jef Van Damme.- De nv BILC heeft aangekondigd dat zij naar de rechtbank stapt om het besluit van de regering tot weigering van de milieuvergunning te vernietigen. Vanuit het standpunt van de nv BILC is dat een logische beslissing, maar er zijn toch enkele complicaties.

De hoofdaandeelhouder van de nv BILC, die een meerderheidsbelang heeft, is de Haven van Brussel, een pararegionale instelling van het type B, met een eigen algemene vergadering en raad van bestuur. De grootste aandeelhouder van de Haven is het Brussels Gewest. Bovendien staat de instelling onder toezicht van twee regeringscommissarissen. Er is dus een rechtstreekse band tussen de regering en de nv BILC.

Bruxelles, M. Charles Jonet, et votre chef de cabinet adjoint, M. Johan Van Looy.

Selon vous, le BILC a-t-il encore un avenir sur le site de Tour & Taxis ? La procédure actuelle est-elle un moyen détourné de, malgré tout, le maintenir à cet endroit ? En cas de condamnation éventuelle, quels sont les dommages et intérêts que le gouvernement bruxellois, via le Port de Bruxelles, devrait payer à la S.A. BILC ? Les commissaires du gouvernement qui siègent au Port de Bruxelles vous ont-ils informée d'une éventuelle procédure ? Ont-ils tenté de l'éviter lors de la réunion du conseil d'administration ? Trouvez-vous opportun que votre propre chef de cabinet adjoint soutienne vos décisions et souscrive en même temps à une décision contraire en tant qu'administrateur de la S.A. BILC ? Ne s'agit-il pas, selon vous, d'une forme de conflit d'intérêts ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *En 2002, le contrat de gestion entre*

Nu blijken de vertegenwoordigers van deze regering bij de nv BILC mee de beslissing van diezelfde regering aan te vechten voor de recht-bank. De nieuwe voorzitter van de Haven van Brussel, de heer Charles Jonet, is tevens voorzitter van de nv BILC en stemt in met de gerechtelijke procedure tegen de beslissing van de regering. Uw eigen adjunct-kabinetschef, de heer Johan Van Looy, is ook een bestuurder van de nv BILC en heeft ingestemd met het aanvechten van de regeringsbeslissing waar zijn eigen minister aan heeft meegewerkt. Dat is een erg pijnlijke zaak, die ik niet begrijp en die fundamentele vragen oproept over de werking van de regering.

Bent u van mening dat de BILC nog een toekomst heeft op de site van Thurn & Taxis? Probeert u misschien op deze manier om het BILC alsnog voor elkaar te krijgen?

Welke schadevergoedingen moet de Brusselse regering - via de Haven van Brussel - betalen aan de nv BILC bij een eventuele veroordeling?

Hebben de regeringscommissarissen bij de Haven van Brussel u als voogdijminister of de regering op de hoogte gebracht van een mogelijke procedure? Hebben de regeringscommissarissen ingegrepen en dit proberen tegen te houden tijdens de vergadering van de raad van bestuur?

Vindt u het opportuun dat uw adjunct-kabinetschef enerzijds uw beslissingen steunt, maar anderzijds, als bestuurder van de nv BILC een tegenover-gestelde beslissing onderschrijft?

Is er geen sprake van een belangenvermenging wanneer uw eigen topmedewerker procedures aanspant tegen een beslissing van de regering waar u zelf mede verantwoordelijk voor bent?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Om de volledige context van dit dossier te kunnen

le Port et la Région prévoyait que le Port réalise une extension du centre TIR, pour répondre au développement du secteur logistique et à la demande de nouveaux entrepôts logistiques.

En 2005, le Port de Bruxelles a choisi, après une analyse de marché, le partenaire privé Sogaris. Ils ont fondé ensemble la s.a. BILC. Le gouvernement a approuvé le projet présenté par le Port et s'est porté garant pour un montant de 27,5 millions d'euros sur une période de 25 ans. Il a aussi consenti à mettre des terrains à disposition de la S.A. BILC pour y établir le centre logistique. C'est pour ces raisons que des représentants régionaux ont été désignés au nom du Port comme administrateurs de la S.A. BILC. En 2007, le gouvernement bruxellois a confirmé son intention d'implanter le BILC sur l'avenue du Port. Sogaris a donc reçu toutes les garanties possibles des autorités bruxelloises.

Après enquête, le gouvernement a changé d'avis au début de cette année quant à l'implantation du centre logistique. Il a donc refusé d'octroyer un permis d'environnement. Je comprends le point de vue du gouvernement ; le BILC reste un projet indispensable pour Bruxelles, mais il serait plus à sa place sur le site de Schaerbeek-Formation, même si cela retarde le projet.

La décision du gouvernement a été signifiée au Port de Bruxelles et à la S.A. BILC, ce qui a conduit Sogaris à engager une procédure judiciaire et à encourager la S.A. BILC et le Port de Bruxelles à faire de même.

L'objet social de la S.A. BILC étant le développement d'un centre logistique multimodal sur le site de Tour & Taxis, ses administrateurs ont l'obligation de tout mettre en oeuvre pour remplir cet objectif, sous peine d'être déclarés personnellement responsables. Il s'agit là de principes généraux de droit.

Pour cette raison, les conseils d'administration du Port de Bruxelles et de la S.A. BILC ont décidé d'entamer une procédure auprès du Conseil d'État contre la décision du gouvernement bruxellois.

Le fait que ces entreprises défendent leurs intérêts sociaux démontre bien l'absence de confusion d'intérêts dans ce dossier entre, d'une part, l'objet social de la S.A. BILC et, d'autre part, l'intérêt

schetsen, lijkt het me noodzakelijk te wijzen op een aantal beslissingen uit het verleden.

In 2002 werd er in het beheerscontract tussen de Haven en het gewest bepaald dat de Haven een uitbreiding van het TIR-centrum diende te realiseren, om tegemoet te komen aan de ontwikkelingen in de logistieke sector en aan de vraag naar nieuwe, aangepaste logistieke opslagplaatsen. Het project moest een stedelijk logistiek centrum worden waarin activiteiten zoals verpakking, etikettering, distributie en andere activiteiten plaats zouden hebben.

In 2005 koos de Haven na een marktconsultatie om met de privépartner Sogaris, een groot toonaangevend Frans bedrijf, in zee te gaan. De Haven en Sogaris richtten samen de nv BILC op. De regering keurde op dat moment ook het project goed zoals het door de Haven was voorgesteld, en stelde zich borg voor een bedrag van 27,5 miljoen euro, voor een periode van 25 jaar. Tevens stemde de regering in met de terbeschikkingstelling van de terreinen aan de nv BILC, om er het logistiek centrum te vestigen. Precies om die reden werden er namens de Haven gewestelijke vertegenwoordigers als bestuurders bij de nv BILC aangeduid. In 2007 herbevestigde de Brusselse regering haar intentie om het BILC op de Havenlaan te vestigen. Sogaris kreeg dus alle mogelijke garanties vanwege de Brusselse overheid.

Na onderzoek wijzigde de regering begin dit jaar haar mening over de opportuniteit van de vestiging van het logistieke centrum aan de Havenlaan. Ze weigerde vervolgens een milieuvergunning toe te kennen. Ik begrijp het standpunt van de regering: het BILC is nog altijd een broodnodig project voor Brussel, maar is beter op zijn plaats op de site van Schaerbeek-Vorming dan aan de Havenlaan, ook al heeft dit als gevolg dat het project vertraging oploopt.

Of er al dan niet een schadevergoeding betaald moet worden en hoeveel die dan zal bedragen, weten we nog niet. Dit zal afhangen van de lopende juridische procedures. De privépartner voelt zich een beetje bedrogen.

De beslissing van de regering werd betekend aan de Haven van Brussel en de nv BILC. Daarop heeft de privépartner van de nv BILC, Sogaris, beslist om in beroep te gaan tegen deze beslissing en erop

général défendu par le gouvernement bruxellois.

Le paiement ou non d'indemnités dépendra de l'issue des procédures judiciaires en cours.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quels points de vue ont adopté les commissaires du gouvernement auprès du Port, dont le rôle est de défendre les intérêts de la Région ? Vous ont-ils informée au préalable ?*

Votre réponse démontre l'existence d'un conflit d'intérêts dans le chef de certains administrateurs

aangedrongen dat de nv BILC en de Haven van Brussel hetzelfde zouden doen.

Het maatschappelijke doel van de nv BILC is nu eenmaal de ontwikkeling van een multimodaal logistiek centrum op de site van Tour & Taxis. De bestuurders van de nv BILC hebben dan ook de verantwoordelijkheid en de verplichting om er alles aan te doen om deze doelstelling te halen, zoniet kunnen zij hiervoor persoonlijk aansprakelijk worden gehouden.

Dit zijn algemene rechtsprincipes. Om haar belangen te verdedigen, moet de nv BILC dus alle mogelijke juridische middelen gebruiken om de beslissing van de Brusselse regering te bestrijden.

Om die reden, en geen andere, hebben de raden van bestuur van de Haven van Brussel en de nv BILC besloten om een procedure te starten bij de Raad van State tegen de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Dit was een gezamenlijke beslissing geweest van Sogaris, de nv BILC en de Haven en werd mij meegedeeld door de directie van de Haven van Brussel.

Het feit dat deze ondernemingen en hun bestuurders hun maatschappelijke belangen verdedigen, toont juist aan dat er helemaal geen sprake is van belangenvermenging, maar eerder van een duidelijke scheiding tussen enerzijds het maatschappelijk belang van de nv BILC en anderzijds het algemeen belang dat de Brusselse regering moet verdedigen.

Ik zie geen tegenstrijdigheden in wat er gebeurd is. De algemene rechtsbeginselen zijn gerespecteerd en wij zullen de uitkomst van de procedure afwachten. Die zal duidelijk maken of we een schadevergoeding moeten betalen aan de privé-partner.

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

De heer Jef Van Damme.- Welke standpunten hebben de regeringscommissarissen bij de Haven ingenomen? Hun functie is toch om het standpunt van de regering te verdedigen. Hebben zij u ook op voorhand verwittigd?

Uw uiteenzetting wijst erop dat er van een belangenvermenging sprake is bij een aantal

au sein du gouvernement et de la S.A. BILC. Il me semble opportun de les remplacer.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Je connaissais à l'avance la décision du Port, motivée principalement par l'implication d'un partenaire privé. Le Port ne voulait dès lors pas se voir reprocher de ne pas avoir tout mis en oeuvre pour réaliser l'objet social de la S.A. BILC.*

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *Vous ne répondez pas à ma question. Quelle était la position officielle des commissaires du gouvernement et quand en avez-vous été informée? Ont-ils défendu les intérêts du gouvernement ou ceux de la S.A. BILC?*

Ne trouvez-vous pas opportun de remplacer le représentant de votre cabinet au sein des conseils d'administration, afin d'éviter de tels problèmes à l'avenir?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Remplacer les administrateurs ne ferait qu'attiser la méfiance et l'incertitude. Il n'y a du reste aucun motif pour le faire.*

J'ai clarifié la position du gouvernement. Attendons de voir ce que la justice en pense. Je répète que tout tourne autour de l'implication d'un partenaire privé.

C'est le gouvernement qui a modifié sa position, et je soutiens cette attitude.

- L'incident est clos.

bestuurders in de regering en in de nv BILC. Het zou dan ook opportuun zijn om die te vervangen, zodat er een einde komt aan deze onkiese situatie en verdere conflicten vermeden worden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wist op voorhand dat de Haven naar deze beslissing neigde en waarom. De hoofdreden is dat er een belangrijke privépartner bij de zaak betrokken is en dat de Haven niet het verwijt wil krijgen dat ze niet gedaan zou hebben wat moest om het maatschappelijke doel van de nv BILC te verwezenlijken. Daardoor zou een ander soort juridisch conflict kunnen ontstaan, wat geen goede zaak zou zijn voor de Haven of het gewest.

De heer Jef Van Damme.- U antwoordt niet op mijn vraag. Wat was het officiële standpunt van de regeringscommissarissen en wanneer bent u daarover ingelicht? Hebben zij de belangen van de regering verdedigd of die van de nv BILC?

Vindt u het niet opportuun om in te grijpen en de vertegenwoordiger van uw kabinet in de raden van bestuur te vervangen om in de toekomst dergelijke problemen te vermijden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het zou geen goed idee zijn om nu de bestuurders te vervangen. Dat zou alleen nog meer wantrouwen en onzekerheid teweegbrengen. Daar is ook geen rechtstreekse aanleiding toe.

Ik heb het standpunt van de regering verduidelijkt. We zullen zien wat het gerecht ervan vindt. Ik herhaal dat alles draait om de betrokkenheid van een privépartner. Als die er niet was geweest, zou er nu ook geen rechtszaak zijn. De regering heeft haar standpunt echter gewijzigd om goede redenen, waar ik achter sta.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les conclusions du baromètre de satisfaction de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "l'enquête de satisfaction 2009 de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. VINCENT DE WOLF,

concernant "les résultats de l'enquête de satisfaction 2009 de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Tout vient à point à qui sait attendre puisque nous disposons enfin, plus ou moins, des résultats de l'édition 2009 de l'enquête de satisfaction de la STIB. Je ne dirai pas que c'est avec plaisir que j'ai découvert les résultats, car ces derniers ne sont pas bons du tout. Quand je dis qu'on à "presque" tous les résultats, c'est parce que je n'ai pas bénéficié de voie "privilégiée" pour les obtenir et que j'ai dû me contenter, comme tout un chacun, des informations que le site de la STIB a bien voulu me fournir. Or, manifestement, ces dernières ne sont pas complètes et je présume que l'on a sélectionné les moins mauvaises.

(Rires)

D'ailleurs, quand on remonte dans l'histoire, on constate que la présentation de l'étude est différente à chaque édition, et ce en fonction des résultats. C'est très drôle.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de conclusies van de tevredenheidsbarometer van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "het tevredenheidsonderzoek 2009 van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF,

betreffende "de resultaten van het tevredenheidsonderzoek 2009 van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *We beschikken eindelijk over de resultaten van het tevredenheidsonderzoek van de MIVB van 2009. Ze zijn bar slecht. Ik heb ze van de website van de MIVB moeten halen. Ze zijn dus onvolledig. Ik veronderstel dat de slechtste zaken zijn weggelaten.*

(Gelach)

De studie wordt trouwens telkens anders voorgesteld, naargelang van de resultaten. Dat is erg vreemd.

Er is duidelijk steeds meer ontevredenheid over de MIVB. Zelfs de metro, de "ambassadeur" van de MIVB, doet het minder goed.

Ik heb zelf ook de enquête ingevuld.

(Rumoer)

Bref, il est clair que la tendance n'est pas bonne. Il y a une dégradation de la situation. La STIB fait même remarquer elle-même que, pour la première fois, son "ambassadeur", comme elle appelle son métro, enregistre un moins bon résultat, lui qui est toujours au top.

Ces résultats posent question.

Pour ma part, j'ai rempli l'enquête et ai répondu à beaucoup de questions que je n'ai pas notées.

(Rumeurs)

Je vous assure que je n'ai répondu qu'une fois au questionnaire... Ce dernier comportait beaucoup de questions, ce qui est très bien, mais dans le document que j'ai obtenu via le site web de la STIB, il n'y avait pas beaucoup de réponses. Quand je regarde de plus près la sélection qui a été opérée, je constate qu'il est fait mention :

- des correspondances aux heures de pointe (j'aimerais obtenir en outre des informations sur les correspondances aux heures creuses) ;
- des fréquences aux heures de pointe (j'aimerais obtenir des chiffres sur les fréquences aux heures creuses, données qui devraient être intéressantes puisqu'on ne nous les communique pas).

Je constate également que la STIB interprète elle-même l'insatisfaction des usagers du métro et estime qu'elle se répercute sur l'ensemble des critères, y compris sur ceux liés à la propreté, alors que, traditionnellement, le métro affiche des résultats globalement supérieurs aux autres modes de transport.

Personnellement, il m'est arrivé de constater ces derniers temps que certaines stations étaient dans des états assez tristes, surtout le weekend. Presque 24 heures après la sortie des fêtards, on retrouvait de multiples déchets que, visiblement, l'on ne se précipite pas de nettoyer. Il me semble donc bizarre d'énoncer que la propreté n'a pas pu évoluer. Surtout, je voudrais obtenir tous les chiffres portant sur ces critères que l'on ne juge pas utile de nous donner bien qu'ils soient intéressants.

J'ai ouï dire qu'il existait également des chiffres qui permettraient de différencier la tendance

Ik verzeker u dat ik ze slechts een keer heb ingevuld. Het is goed dat er veel vragen gesteld worden, maar op de website vind je niet veel antwoorden terug. Daar vermeldt men enkel informatie over de aansluitingen tijdens de spitsuren en de reisfrequentie tijdens de daluren. Dat volstaat niet.

Ik stel ook vast dat de MIVB de ontevredenheid van de metrogebruikers tracht te interpreteren en daarvoor verwijst naar de netheid. De metro is nochtans traditioneel gezien het paradepaardje van de MIVB, waarover de mensen tevreden zijn. Ik stel zelf vast dat sommige metrostations er vuil bij liggen, vooral na het weekend. Ik dring erop aan dat we ook de ontbrekende resultaten van de enquête krijgen.

Ik heb ook horen zeggen dat er cijfers bestaan waarin bij de beoordeling een onderscheid wordt gemaakt tussen Brusselaars en pendelaars.

Zij gebruiken het MIVB-net inderdaad niet op dezelfde manier. Leidt dit tot een verschillende evaluatie? Kunt u ons een kopie van de enquête-resultaten bezorgen?

Een deel van de dotatie aan de MIVB is variabel en aan de resultaten van de tevredenheidsbarometer gekoppeld. Wat zal de financiële weerslag van de barometer 2009 op de dotatie van de MIVB zijn? Hoe groot zal het verlies zijn? Op welke manier kan de MIVB de resultaten van de volgende barometers verbeteren?

d'appréciation des Bruxellois de celle des navetteurs.

L'évaluation du réseau de la STIB serait-elle dès lors différente selon que l'on soit Bruxellois ou navetteur ? Cela répondrait à ma question relative aux correspondances et aux fréquences aux heures creuses. Nous ne faisons pas le même usage du réseau de la STIB selon que l'on habite à Bruxelles ou que l'on ne fait qu'y travailler. Je souhaiterais dès lors avoir un complément d'information sur ces questions. Pourrions-nous avoir une copie des résultats dans les prochains jours pour nous permettre de procéder à nos interprétations selon notre propre méthodologie ?

Par ailleurs, il s'avère qu'une partie de la dotation de la STIB est variable, et que celle-ci est sous l'influence des résultats du baromètre de satisfaction. Dès lors, quelle sera la répercussion financière des résultats du baromètre 2009 sur la dotation de la STIB ? À combien estimez-vous cette perte ? Quelles sont les pistes envisagées par la STIB pour améliorer les résultats des prochains baromètres ? Cela soulève de nombreuses questions. La version officielle de la STIB n'est pas la bonne et je crains que ce qui ne nous a pas été transmis ne soit pas meilleur.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Comme ma collègue, j'ai appris l'existence de cette enquête auprès des usagers de la STIB à travers la presse, qui en a publié les résultats. Elle a été réalisée par Ipsos, via internet et questionnaire papier, entre fin octobre et fin novembre 2009.

Quelque 11.300 personnes y auraient participé valablement. Elles sont en grande majorité des utilisateurs : 84% des sondés fréquentent quotidiennement le métro ou le réseau des transports en commun.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le bilan n'est pas positif. La presse titrait d'ailleurs "La STIB jugée moins confortable", "Les usagers moins satisfaits", "Les usagers sanctionnent la STIB" ou encore "Les usagers ont recalé la STIB". En effet, avec un pauvre 5,5/10, la cote de satisfaction globale décernée par les usagers dépasse à peine la moyenne et est encore moins bonne qu'en 2008.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Net als mijn collega heb ik via de pers kennis gekregen van de resultaten van de tevredenheidsenquête van de MIVB. De enquête werd tussen eind oktober en eind november 2009 uitgevoerd door Ipsos, via een vragenlijst op internet en een papieren vragenlijst. Er hebben 11.300 personen aan de enquête deelgenomen, van wie 84% dagelijks het openbaar vervoer gebruiken.

De balans is niet bepaald positief te noemen. De algemene tevredenheidsindex bedraagt amper 5,5/10 en ligt zelfs nog lager dan in 2008 (5,8/10). De score is op bijna alle punten gedaald. Enkel de appreciatie van de tarieven is dezelfde gebleven. Die negatieve tendens is reeds enkele jaren aan de gang. Vorig jaar oordeelde de helft van de deelnemers dat de mobiliteit was verslechterd.

De voornaamste pijnpunten zijn het aanbod tijdens de avonduren, de stiptheid, de aansluitingen, de

Plus grave encore, les scores sont plus mauvais qu'en 2008, où elle n'atteignait pourtant qu'un maigrelet 5,8/10. Pire encore, le score baisse dans pratiquement tous les domaines : sur les dix-huit domaines de satisfaction évoqués, dix-sept sont en recul. Seule l'appréciation des tarifs n'a pas changé.

Cette analyse confirme la tendance qui se dessine au fil des enquêtes qui se succèdent d'année en année. L'an dernier déjà, près de la moitié des participants estimait que la mobilité avec la STIB avait régressé.

Parmi les principaux éléments avancés à l'appui des critiques, on peut relever : l'offre en soirée, la ponctualité, les correspondances, les fréquences, les temps de parcours, l'accès des vélos ou encore l'information aux voyageurs. Cela fait des années qu'on aborde ces problèmes en commission - de la rupture des charges à l'information - mais cela n'a pas l'air de changer quoi que ce soit. Les griefs concernent des thématiques diverses, même si les problèmes liés au temps sont ceux les plus évoqués par les usagers. L'information des voyageurs semble, elle aussi, devoir faire l'objet d'améliorations. Nous avons déjà eu l'occasion d'interpeller à ce sujet au cours des années.

Seuls éléments positifs : les plans des réseaux STIB, relativement appréciés chez les jeunes, ou le site internet de la STIB.

Pour le porte-parole de la STIB, ce mauvais résultat s'expliquerait essentiellement par l'appréciation négative du métro. Je cite : "Ce qui nous a causé beaucoup de torts, c'est le lancement du nouveau métro. Nous faisons notre mea culpa à ce propos. Nous l'avons lancé tambour battant." Ben oui, car les élections arrivaient. Ça, c'est de moi.

"Les gens se sont retrouvés devant un réseau qui fonctionnait moins bien qu'auparavant. Nous ne sommes évidemment pas contents de notre note, mais nous ne sommes pas surpris." Nous non plus. "Nous avons déjà reçu beaucoup de courriers allant dans ce sens", précisait M. Alvin dans les colonnes du "Soir".

Ce n'était déjà pas un projet du gouvernement sortant, mais un projet du gouvernement précédent. En plus, il a été mis en place n'importe comment, dans la précipitation. Donc, forcément, les résultats sont mauvais. C'est inacceptable. Rien n'empêchait

frequenties, de duur van de ritten, de toegang voor fietsen en de informatie aan de reizigers. Wij discussiëren al jaren over die problemen in commissie, maar blijkbaar is er nog altijd niets veranderd.

De enige positieve punten zijn de netplannen en de website van de MIVB.

Volgens de MIVB-woordvoerder is het slechte resultaat vooral te wijten aan de problemen die zich bij de invoering van de nieuwe metro hebben voorgedaan. In de tevredenheidsenquête worden echter nog andere problemen aangehaald. Als wij het openbaar vervoer willen uitbouwen tot een geloofwaardig alternatief voor de wagen, lijkt het mij onontbeerlijk om een aantal corrigerende maatregelen te nemen.

Welke gevolgen zullen er aan de tevredenheidsenquête worden gegeven? Naar verluidt zouden twee personeelsleden ermee belast zijn om de zwarte punten te onderzoeken. Wat zijn de conclusies?

Volgens de MIVB-woordvoerder zou de openbaarvervoermaatschappij niet op die enquête hebben gewacht om haar netwerk te verbeteren. Welke maatregelen heeft de MIVB recentelijk genomen? Zullen er op basis van de enquêteresultaten nieuwe prioriteiten worden vastgesteld? Hoe zult u die opnemen in het huidige programma, wetende dat de begroting van de MIVB niet rekbaar is?

Hoe zult u de negatieve tendens van de voorbije jaren ombuigen? Hoe zult u het imago en de geloofwaardigheid van het Brussels openbaar vervoer herstellen? Is er onderzocht waarom de reorganisatie van de metro zo slecht is verlopen?

Hoeveel heeft de tevredenheidsenquête gekost? Hebben er meer personen aan deelgenomen dan de vorige jaren? Hoeveel vragenlijsten zijn via internet beantwoord?

Kunt u ons de volledige enquêteresultaten bezorgen?

pourtant de le prévoir et de s'organiser.

Le lancement de ce nouveau métro, mal géré, est utilisé comme raison de l'insatisfaction générale. Or circonscrire le problème au métro serait réducteur. Nombre d'autres problèmes ont été mis en exergue dans cette enquête.

Mme la ministre, si l'on veut développer le réseau de la STIB chez ses usagers et rendre cette alternative crédible notamment auprès des automobilistes, il y a lieu d'apporter un certain nombre de mesures correctrices.

Je vous ai déjà posé une question d'actualité sur les embouteillages, et j'ai aussi introduit une interpellation à ce sujet. Je voudrais également connaître les suites qui seront données à cette enquête de satisfaction. Selon nos informations, deux employés ont été affectés à l'analyse des points noirs mis en évidence par l'enquête. Ce travail a-t-il déjà été effectué et peut-on en tirer des conclusions ?

Le porte-parole de la STIB indiquait également que celle-ci n'avait pas attendu cette enquête pour améliorer son réseau. Pourrait-on connaître les mesures récentes qui ont été prises pour remédier à ces défaillances ? Quelles sont les réponses concrètes qui seront apportées suite à ces mauvais résultats ? Des priorités seront-elles dégagées ? Si oui, comment comptez-vous les intégrer dans le programme actuel tout en respectant le cadre budgétaire de la STIB qui n'est pas extensible à souhait ?

Comment comptez-vous inverser cette tendance négative qui s'aggrave d'année en année ? Comment allez-vous communiquer sur ce sujet pour restaurer l'image et la crédibilité des transports publics bruxellois ? Une enquête a-t-elle été menée sur les conditions de ce lancement du métro qui semble avoir été si mal organisé ? Si oui, pouvez-vous nous en communiquer les conclusions ? Et, si non, pourquoi ? Est-ce prévu ?

Enfin, quel a été le coût de réalisation de cette enquête de satisfaction ? Le taux de participation est-il en augmentation comparativement aux dernières années ? Si mes souvenirs sont exacts, 15.160 réponses avaient été récoltées en 2006. La participation semble avoir baissé en trois ans. Pouvez-vous nous le confirmer par rapport à

l'enquête de 2008 ? D'autre part, sur les 11.300 réponses recueillies en 2009, quel est le pourcentage de réponses émises via internet ?

Comme ma collègue l'a demandé - je signale que son parti est dans la majorité depuis plus d'une législature et avait annoncé de grands changements -, pourrait-on disposer d'un exemplaire des résultats complets de cette enquête ?

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

M. Vincent De Wolf.- Si l'on ignorait à quel parti appartient Mme Delforge, on pourrait croire qu'elle fait partie de l'opposition ! Elle siège dans ce parlement pour faire suivre et sanctionner l'accord de majorité. Si son seul intérêt est de pousser des cris de plus en plus aigus quant au fait que cela va de plus en plus mal, ce n'est pas très utile !

L'actualité nous rattrape. En effet, la STIB a convoqué hier les journalistes à une conférence de presse générale, où elle a essayé d'inverser la tendance et d'interpréter les chiffres. J'avais promis à M. Ikazban de démontrer que je m'en tenais toujours à l'actualité la plus récente. Effectivement, les articles auxquels je me réfère datent d'aujourd'hui !

"La Libre Belgique", par exemple, titre "Feu rouge pour le métro". On peut lire dans cet article que "le taux de satisfaction des usagers a chuté en 2009", ce que la STIB tente d'expliquer. "En cause, "la maladie de jeunesse" des nouvelles lignes de métro. (...) Avec une note de 5,5 sur 10, le taux de satisfaction des usagers de la STIB aura connu une chute avérée au cours de l'année 2009. (...) Ce taux frôle même l'échec auprès des usagers réguliers et des "captifs". (...) En comparaison, en 2008, le taux de satisfaction était encore de 5,8. Habituel "ambassadeur" de la STIB, le métro bruxellois aura été en 2009 son maillon faible. Il passe d'une note honorable en 2008 (6,1) à un score beaucoup plus fébrile (5,5)".

Les responsables de la STIB reconnaissent une maladie de jeunesse assez tenace. Ils évoquent le bouclage du réseau, qui a énervé plus d'un usager. D'autres motifs d'insatisfaction sont évoqués, comme la ponctualité et surtout la fréquence des transports en commun, ou encore le manque de

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Mevrouw Delforge klinkt als iemand van de oppositie!*

Gisteren gaf de MIVB een algemene persconferentie over de tevredenheidscijfers. La Libre Belgique schrijft daarover vanmorgen dat de tevredenheid bij de gebruikers in 2009 gevoelig gedaald is, van 5,8 naar 5,5/10. Zeker bij de regelmatige gebruikers daalde de tevredenheid sterk. De metro, anders een van de sterkhouders, bleek in 2009 de zwakke schakel. De tevredenheid over de metro daalde van 6,1 tot 5,5/10.

De MIVB erkent dat de metro te kampen heeft met een aantal kinderziekten. Vaak vermelde problemen met het openbaar vervoer zijn de stiptheid, de frequentie en het gebrek aan comfort aan de haltes. De MIVB zegt dat dat laatste zal beteren, wanneer ze het beheer van de haltes overneemt van de gemeenten.

Ze zegt dat ze lessen zal trekken uit de enquête. Een gebrek aan informatie maakt de gebruikers ongeduldig. In 2010 zouden er nieuwe aankondigingsborden komen aan de haltes en in 2011 ook aan de ingangen van de metrostations. Wat voor borden zijn dit?

Ook de commentaar van Le Soir is vernietigend. De MIVB erkent de problemen, maar heeft voor alles een verklaring.

De studie brengt ook het gebrekkige aanbod 's avonds aan het licht. Noctis werd teruggebracht van 17 tot 11 lijnen. Andere klachten zijn er over de vertragingen, de slechte aansluitingen, de stroomonderbrekingen, de frequentie, de informatie, de toegankelijkheid voor mindervaliden en fietsers,

confort des arrêts de surface. La STIB répond à cela qu'elle va reprendre ces arrêts aux communes, ce qui permettra d'améliorer la situation. La STIB reconnaît que l'usager frustré parce que non informé n'est pas patient.

La STIB déclare tirer les leçons de son baromètre de satisfaction - ou, plutôt, d'insatisfaction - de 2009. Elle constate que l'information insuffisante ou inexistante rend l'usager moins patient et moins compréhensif, vérité que nous connaissions depuis longtemps.

De nouveaux annonceurs seront installés en 2010. De quels annonceurs s'agit-il ? D'autres annonceurs seraient installés en 2011 autour des entrées de métro.

Le journal "Le Soir" titre quant à lui "La SITB panse ses plaies, laissées par le baromètre de satisfaction 2009." La STIB pense-t-elle également aux suites à donner à ce constat massacrant ? Ne pas savoir pourquoi on attend ni combien de temps on doit encore patienter aggrave le mécontentement du voyageur.

La STIB reconnaît que cela va mal, mais affirme aussi que tout s'explique. Je ne reprendrai pas le détail des causes d'insatisfaction, pointées dans dix-huit domaines différents.

Cette étude relève également le manque d'offre en soirée, puisque Noctis vient de passer de dix-sept à onze lignes. Le manque de ponctualité est aussi pointé, ainsi que les mauvaises correspondances, les ruptures de charge, les problèmes de fréquence, l'information, les problèmes d'accès pour les moins valides et les vélos...

On peut ricaner, voire grincer des dents, quand on sait que le contrat de gestion de la STIB prévoyait 320 millions de voyageurs en 2011. Comment atteindre cet objectif dès lors qu'un usager insatisfait utilisera moins les transports en commun ? M. Flaush m'avait pris à partie parce que j'avais relevé au parlement que l'augmentation n'était que de 1,57%. C'est pourtant la vérité et c'est sans surprise que la clientèle de la STIB ne se rue pas dans ces transports pour la simple raison que les trams et les bus ont été repeints. D'autant plus que la réorganisation sommaire et mal faite du métro a déraillé.

enzovoort.

Het beheerscontract van de MIVB gaat uit van 320 miljoen reizigers in 2011. Zal ze die doelstelling wel halen als de ontevreden gebruikers minder vaak het openbaar vervoer nemen? De heer Flaush stelt het niet op prijs dat ik in het parlement opmerkte dat de stijging slechts 1,57% bedraagt. Die cijfers zijn nochtans correct. Dit slechte resultaat verbaast me niet echt, gezien de nieuwe "look" van de voertuigen en de snel afgehaspelde reorganisatie van de metro.

Welke prioriteiten stelt uw kabinet, in overleg met de MIVB? Wat zult u doen om de groeiende ontevredenheid van de MIVB-gebruikers te stuiten?

À la lecture de ce que vient de tenter de faire la STIB devant la presse, quelles priorités se fixe votre cabinet, en accord avec la STIB ? Quelle sera votre méthodologie de travail pour mettre fin à cette lente dégradation du niveau de satisfaction des voyageurs de notre transporteur régional ?

Discussion conjointe

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

M. Emin Özkara.- Mme la ministre, on peut facilement imaginer que le cafouillage relatif à la mise en oeuvre du nouveau plan métro ait joué un rôle dans les mauvais points donnés par les usagers. Ces critiques reflètent néanmoins incontestablement des failles réelles dans le réseau.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le mettre en évidence, de trop nombreuses ruptures de charge persistent, et ce, malgré l'adoption des plans tram, bus et métro. De même, il est évident que des progrès doivent être réalisés en matière d'amélioration de la vitesse commerciale. Ces constats sont dits et répétés tout au long de nos commissions. Les transports en commun bruxellois, et a fortiori les usagers, méritent des transports en commun plus nombreux et rapides. Malheureusement, vu les difficultés budgétaires auxquelles est confrontée la Région, il nous semble difficile de réaliser les investissements nécessaires à la réalisation de cet objectif.

Dans cette époque de bouleversements institutionnels, il est fondamental de remettre sur la table la nécessité d'un financement fédéral des transports en commun bruxellois. Sans cela, on risque d'être confrontés d'année en année à des bricolages de bouts de ficelle et donc au mécontentement des usagers bruxellois.

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

Mme Danielle Caron.- Le cdH est bien conscient que la STIB se trouve dans une position difficile. L'insatisfaction est le propre de l'homme. Certes, les résultats de cette enquête sont plus mauvais que ceux des années précédentes et auront nécessairement un impact sur la dotation de la STIB. Celle-ci étant liée à la satisfaction du client,

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *Wij kunnen begrijpen dat de problemen bij de invoering van het nieuwe metroplan een rol in de slechte resultaten hebben gespeeld, maar die kritieken wijzen duidelijk op de zwakke schakels in het net.*

Zo zijn er nog altijd te veel overstappen, ondanks de tram-, bus- en metroplannen. Ook de commerciële snelheid kan beter. Wij hebben dit al dikwijls in commissie herhaald. De reizigers verdienen een snel en frequent openbaar vervoer. Door de crisis lijkt het echter moeilijk om hiervoor de nodige middelen te vinden. Wij moeten de institutionele onderhandelingen aangrijpen om een federale financiering van het Brussels openbaar vervoer te vragen.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *De cdH is zich er van bewust dat de MIVB zich in een moeilijke situatie bevindt. Ontevredenheid is eigen aan de mens. De enquêteresultaten zijn inderdaad slechter dan de vorige jaren, wat gevolgen zal hebben voor de dotatie. Aangezien die afhangt van de tevredenheid, stelt de MIVB alles in het werk om*

on ne peut douter que la STIB mette tout en oeuvre pour proposer le meilleur service possible. Rappelons que les difficultés liées au nouveau réseau et à l'hiver rigoureux n'ont pas épargné la STIB. Nous nous rendons bien compte qu'elle devra mettre les bouchées doubles en 2010-2011-2012 pour faire mieux avec moins de moyens, puisque la crise économique est passée par là.

Interrogeons-nous donc sur les priorités à viser au sein de la STIB. Pas plus tard que ce midi, je cherchais la direction dans le métro, car des noms de stations sont identiques. On parlait déjà en 2008 de changer les noms de ces stations ; or, ce n'est toujours pas le cas. Une telle mesure ne doit pourtant pas représenter des coûts exorbitants.

Pour ce qui est de la ponctualité, on constate que le métro est moins concerné.

Par contre, l'accès vélo est réellement difficile, avec des rampes inexistantes et des aménagements non réalisés, faute d'investissements.

Enfin, je suis étonnée à la lecture des deux interpellations formulées par les membres de l'opposition. Elles sont pratiquement identiques, mot pour mot. Je regrette ce manque de coordination au sein d'un même groupe politique.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Pourrions-nous disposer d'une copie de l'étude IPSOS, ainsi que du profil détaillé des personnes interrogées ? Une étude peut tout démontrer, mais cela dépend de la nature des questions et du profil des sondés.*

Les résultats sont médiocres. Il convient donc de déterminer le profil des insatisfaits. Les enquêtes de satisfaction précédentes avaient été élaborées de la même manière. Comment expliquer cette altération de l'indice de satisfaction ?

La suppression des lignes de tram directes vers le centre pour les Schaerbeekois et les Forestois pourrait être une explication. Si ce sont principalement les habitants de ces communes qui ont participé à l'étude, cela pourrait donner une image erronée. Il s'agit toutefois d'un signal fort que nous devons prendre en considération.

voor een zo goed mogelijke dienstverlening te zorgen. De problemen met het nieuwe netwerk en de strenge winter hebben de MIVB niet gespaard. In 2010-2012 zal ze zware inspanningen moeten doen om beter te werken met minder middelen.

Wat moeten de prioriteiten zijn? In 1998 reeds wou men de identieke namen van metrostations wijzigen. Dat is nog steeds niet gebeurd. Zoiets kan toch niet zoveel kosten?

De metro rijdt vrij stipt. Het is echter erg moeilijk om met de fiets op de metro te geraken, omdat daarvoor niet in de nodige infrastructuur geïnvesteerd werd.

Tot slot verbaast het mij dat twee oppositieleiden interpellaties ingediend hebben die nagenoeg woordelijk identiek zijn. Dat wijst op een slechte coördinatie binnen die fractie.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Net zoals mevrouw Teitelbaum ben ik geïnteresseerd in een kopie van de studie van Ipsos. Zou u de commissieleden ook inlichtingen kunnen bezorgen over het gedetailleerde profiel van de respondenten? Met een studie kan men immers alles bewijzen. Alles hangt af van de aard van de vragen en van het profiel van de ondervraagde personen.

De resultaten zijn niet zo goed. Daarom juist is het belangrijk te weten wie er aan de alarmbel heeft getrokken. De vorige jaren was de tevredenheidsbarometer op gelijkaardige wijze samengesteld. Hoe verklaart men dat de beoordeling vanwege de gebruiker zo veel slechter is geworden? Naar mijn aanvoelen is één van de redenen de overstap op de noord-zuidverbinding, waardoor inwoners uit Schaerbeek of Vorst geen rechtstreekse tramverbinding meer hebben met het centrum. Als vooral inwoners uit die gemeenten hebben deelgenomen aan de studie, dan kan dat een

Il importe également de savoir si les personnes interrogées sont des utilisateurs réguliers ou non des transports en commun. Une enquête réalisée il y a quelques années auprès des utilisateurs de train avait révélé que la plupart des plaintes formulées venaient d'utilisateurs sporadiques. Il est donc fondamental de déterminer précisément le profil des sondés, afin de localiser les problèmes.

Par ailleurs, le fait que l'enquête ait été menée en partie en ligne et en partie sur papier est également à prendre en considération. Il faut savoir si des personnes ont été choisies préalablement pour participer à l'enquête en ligne.

Vous devez composer avec les décisions de votre prédécesseur, ce type d'enquête ayant été défini dans le passé. Que ferez-vous concrètement des résultats de l'étude? Feront-ils partie de vos priorités pour l'avenir? De quelle manière la STIB s'y prendra-t-elle?

De telles études ne peuvent se limiter à établir des constats, et leurs conclusions doivent servir à adapter la politique qui est menée.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne suis pas surprise des résultats, mais il est vrai qu'ils ne sont guère brillants. Il importe donc de voir ici comment nous pouvons y remédier.

Le baromètre de satisfaction de la STIB mesure annuellement la satisfaction de la clientèle des

vertekend beeld geven. In elk geval moeten we aandacht hebben voor dit krachtige signaal .

Het is ook belangrijk te weten of de respondenten het openbaar vervoer regelmatig of slechts sporadisch gebruiken. Ook dat kan immers schommelingen qua appreciatie veroorzaken. Ik denk daarbij aan een enquête over treingebruikers die enkele jaren geleden is gevoerd. De mensen met de meeste klachten waren slechts sporadische gebruikers. Het profiel van de respondent is dus erg belangrijk om de problemen duidelijk te kunnen situeren.

Dat de enquête voor een deel on-line en voor het andere deel op papier aan de gebruikers werd aangeboden, is eveneens een belangrijk gegeven. In Groot-Brittannië werd enkele jaren geleden een on-line enquête gevoerd, die in frauduleuze resultaten resulteerde. Internetgebruikers kregen de vraag voorgeschoteld wat de beste uitvinding van de 20e eeuw is. De Britse fietsbeweging vroeg haar sympathisanten om de enquête massaal in te vullen, waardoor de fiets als beste uitvinding uit de enquête naar voor kwam. De uitkomst gaf in dit geval geen objectief beeld van de mening van de bevolking. De vraag is dus of er op voorhand personen zijn uitgekozen om aan de on-line enquête deel te nemen.

Uiteraard moet u leven met de keuzes van uw voorganger. Bevragingen zijn meestal gebaseerd op beslissingen uit het verleden. Wat zult u concreet aanvangen met de resultaten van de studie? Zullen ze deel uitmaken van uw prioriteiten voor de toekomst? Op welke manier zal de MIVB hiermee omgaan?

Als het bij meten blijft, is het eerder geldverspilling. Dergelijke studies zijn ook bedoeld om conclusies uit te trekken en om het beleid bij te sturen waar het nodig is.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik ben niet verbaasd over de resultaten, ook al zijn ze niet schitterend.*

De tevredenheidsbarometer van de MIVB meet elk jaar de tevredenheid van de gebruikers van het Brussels openbaar vervoer. Sinds 2008 wordt de

transports publics bruxellois. Depuis 2008, la réalisation de cette enquête est confiée par la Région de Bruxelles-Capitale à l'institut de sondage Ipsos. Le coût de l'enquête s'élève à environ 45.000 euros par an. Elle sera organisée une troisième fois par Ipsos en 2010.

Le dernier baromètre s'est déroulé au cours du dernier trimestre de l'année 2009. Plus de onze mille clients ont donné leur avis via www.stib.be ou en renvoyant un questionnaire papier. Ipsos a présenté les résultats de l'étude à l'ensemble des parties prenantes au sein de la STIB à la fin du mois de mars. Mi-avril, après une analyse approfondie des résultats, ceux-ci ont été publiés sur le site internet de la STIB.

Suite à une fuite, les résultats du baromètre de satisfaction 2009 se sont retrouvés dans la presse sans qu'aucune analyse objective des chiffres n'ait pu avoir lieu. Or, comme vous le savez, un chiffre peut souvent en cacher un autre. Bien que décevants, les résultats du baromètre 2009 de la STIB sont à nuancer. C'est ce que la STIB a voulu faire hier dans sa conférence de presse.

Les clients non captifs sont nettement plus positifs et donnent à la STIB des cotes plus élevées - 6,5 en moyenne - que les clients captifs. On constate également que les clients du métro tirent la plupart des résultats vers le bas alors que, les autres années, le réseau souterrain était l'ambassadeur de la STIB. Ce résultat étonnant devrait être analysé plus en profondeur. Peut-être est-il dû à une mise en route trop précipitée du métro "ring", sans avoir suffisamment informé le public.

Ainsi, le manque de ponctualité affecte davantage le réseau métro que les réseaux tram et bus. Ces derniers sont d'ailleurs en légère progression par rapport à ce critère avec une augmentation de satisfaction de 7% pour les clients du réseau tram et de 3% pour le bus.

Il en va de même pour les correspondances. Hors métro, les clients du tram et du bus sont plus satisfaits en 2009 qu'en 2008 en heure de pointe. En heures creuses, les cotes déjà faibles en 2008 affichent un léger recul de 4,6 à 4,4. Il est donc possible, Mme Delforge, de faire la distinction entre heure de pointe et heure creuse.

En revanche, on constate une légère progression de

enquête uitgevoerd door Ipsos. De kostprijs bedraagt ongeveer 45.000 euro per jaar.

De recentste enquête werd afgenomen tijdens het laatste kwartaal van 2009. Meer dan 11.000 klanten gaven hun mening op www.mivb.be of vulden een enquête op papier in. Ipsos heeft de resultaten eind maart voorgesteld. In april werden ze op de website gepubliceerd.

De resultaten van de tevredenheidsbarometer zijn echter naar de pers gelekt zonder dat de cijfers objectief werden onderzocht. Er gaat nochtans vaak heel wat schuil achter een cijfer. De resultaten van de barometer zijn weliswaar ontgoochelend, maar we moeten ze toch nuanceren.

Klanten die niet afhankelijk zijn van de MIVB voor hun verplaatsingen, geven veel betere punten dan klanten die er wel afhankelijk van zijn. De metroklanten halen het gemiddelde ook naar beneden, terwijl de metro vroeger het paradepaardje van de MIVB was. Dit verbazingwekkende resultaat zou diepgaander moeten worden onderzocht. Misschien zijn de mensen onvoldoende geïnformeerd over de wijzigingen aan het metronetwerk.

De metro is minder stipt dan de tram en de bus. De trams en de bussen doen het trouwens iets beter dan vroeger met een tevredenheidscijfer van 7% voor de gebruikers van het tramnetwerk en 3% voor het busnetwerk.

Hetzelfde geldt voor de aansluitingen: behalve voor de metro zijn de tram- en busgebruikers meer tevreden dan vroeger. Buiten het piek uur zijn de gebruikers echter iets minder tevreden. Mevrouw Delforge, het is dus wel degelijk mogelijk om een onderscheid te maken tussen de piek- en daluren.

Over het personeel en de dienstverlening aan de verkooppunten is de tevredenheid dan weer lichtjes gestegen.

Ook al was de informatie over de aanpassing van het metronet misschien onvoldoende, toch zijn de gebruikers ondertussen gewend aan de nieuwe situatie.

Het nachtaanbod is een blijvende bron van ontevredenheid. Door de beperkte financiële middelen van de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan het aanbod 's nachts niet

la satisfaction des clients par rapport au personnel de la STIB et à la qualité des services fournis dans les différents canaux de vente.

Bien qu'ils n'aient peut-être pas été suffisamment informés concernant le changement, les usagers sont aujourd'hui habitués aux modifications relatives au métro "ring". En ce qui concerne l'offre en soirée, celle-ci fait partie des critères d'insatisfaction récurrents de la part des voyageurs. Les cotes obtenues ne sont ni pires ni meilleures aujourd'hui qu'hier. Les moyens financiers limités de la STIB et de la Région de Bruxelles-Capitale ne permettent pas d'offrir aux voyageurs une offre plus soutenue en soirée et les cotes obtenues pour ce critère sont 4,1 et 4,2.

En plus de l'amélioration sélective des fréquences en amplitude prévue pour un montant de 7,1 millions d'euros dans le contrat de gestion pour 2010, l'offre sur les lignes suivantes est déjà améliorée pour un montant de 1,6 million d'euros pour mieux répondre à la demande.

L'offre est néanmoins améliorée le dimanche, sur les lignes 81, 82, le samedi sur les lignes 29, 34, 63, 80 et en heures creuses sur les lignes 94 et 92. Puisque cette amélioration est relativement récente, elle n'a pas été répercutée dans l'enquête. Les baromètres de satisfaction sont des outils qui servent à améliorer la qualité du service offert aux clients.

Cela ne signifie pas pour autant que l'amélioration de la qualité est suffisante pour accroître le niveau de satisfaction. Lorsque le niveau de qualité voulu par le client est atteint, celui-ci considère que seulement le strict nécessaire a été réalisé. De plus, à qualité constante, la satisfaction diminue. Le transport public est une source de contraintes et, à moins d'inventer un transport public à la carte, sans contraintes, celui-ci sera toujours source d'insatisfaction. C'est la raison pour laquelle la norme se situe entre 6 et 7/10.

Pour revenir aux résultats de 2009, le fait que les clients du métro soient globalement moins satisfaits par rapport à l'ensemble des critères, y compris des critères tels que la propreté, alors que traditionnellement le métro affiche des résultats globalement supérieurs aux autres modes, permet d'interpréter les résultats actuels comme un vote sanction par rapport aux dysfonctionnements

worden uitgebreid.

Naast de bijkomende investering van 7,1 miljoen euro voor een verhoging van de frequentie op bepaalde lijnen, zoals die is voorzien in het beheerscontract 2010, is er vandaag al gezorgd voor een groter aanbod op volgende lijnen voor een bedrag van 1,6 miljoen euro.

Het aanbod op zondag wordt verbeterd voor de lijnen 81 en 82, het aanbod op zaterdag voor de lijnen 29, 34, 63 en 80, en het aanbod in de daluren voor de lijnen 94 en 92. Deze verbeteringen zijn redelijk recent, waardoor ze geen impact hadden op de enquête.

Tevredenheidsbarometers zijn een hulpmiddel om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

De verbetering van de kwaliteit volstaat niet om de tevredenheid van de klant te doen stijgen. De klant vindt het niet meer dan normaal dat het gewenste kwaliteitsniveau bereikt wordt. Bij een constante kwaliteit daalt de tevredenheid ook. Het openbaar vervoer zal altijd bepaalde beperkingen hebben. Daarom ligt de norm tussen 6 en 7/10.

In 2009 was de metro het zwarte schaap, terwijl de klanten van de metro gewoonlijk tevredener zijn dan de andere klanten. Dit heeft waarschijnlijk te maken met problemen bij de invoering van het nieuwe exploitatieschema.

Ondertussen zijn heel wat problemen opgelost, onder meer door de plaatsing van richting-aanwijzers langs de Kleine Ring. Weliswaar staan beide richtingen nog steeds aangegeven als Simonis. Dat laat ik onderzoeken.

Een betere regulatie van alle vervoermiddelen moet ook de stiptheid verbeteren. Dat is een belangrijke prioriteit. Ten slotte moet ook de signalisatie voor de wachttijden verbeteren.

Ten slotte is lijn 2 tijdens de spitsuren in de namiddag ook verlengd tot Koning Boudewijn.

Uit een beperkte enquête bij de metrogebruikers blijkt dat ze erg tevreden zijn over deze maatregelen: 51% vindt de signalisatie erg duidelijk, 68% vindt de aansluitingen met de metro goed, 79% vindt de reistijd goed, 78% vindt de metro erg stipt en 80% is tevreden over de nieuwe mogelijke

rencontrés lors de la mise en service du nouveau schéma d'exploitation du métro.

Depuis, plusieurs mesures correctrices ont été prises, dont la mise en place d'une signalétique directionnelle le long de la Petite ceinture. Pour répondre à Mme Caron, une nouvelle signalétique est installée dans les stations de métro de la Petite ceinture, bien que l'on n'ait pas encore changé le nom des deux Simonis, dont j'aimerais que l'on examine la confusion que cela entraîne. Je dispose ici d'une photo illustrant cette nouvelle signalétique.

Une autre mesure est l'amélioration de la ponctualité par une meilleure régulation de tous les modes. C'est pour moi une grande priorité. Ensuite, l'optimisation du fonctionnement des afficheurs des temps d'attente.

Enfin, le prolongement de la ligne 2 jusqu'à Roi Baudouin aux heures de pointes de l'après-midi, ce qui a déjà été mis en place, suite à cette enquête.

Ces mesures ont d'ores et déjà été positivement accueillies par les clients du métro, comme le montre l'enquête réalisée sur les parties du réseau les plus touchées par la réorganisation dans le cadre des thermomètres clients auxquels la Région est associée. Je précise qu'il s'agit ici du métro. 51% des personnes interrogées considèrent bonne à très bonne la clarté de la signalétique. 68% jugent positivement la qualité des correspondances en métro. 79% estiment les temps de parcours bons à très bons. 78% considèrent le métro ponctuel à très ponctuel et 80% estiment positivement les nouvelles possibilités de correspondances.

Par ailleurs, la STIB est en train d'examiner avec l'ensemble des directions opérationnelles les mesures à mettre en place pour améliorer les sources récurrentes d'insatisfaction telles que la ponctualité, la régularité ou la gestion des correspondances sur l'ensemble du réseau. Tous les modes sont concernés. Le plan d'action prévoit notamment de poursuivre la politique d'aménagement de sites propres. C'est pour cela que, dans le budget 2010, le budget pour l'aménagement des sites propres a été augmenté. En 2009, six kilomètres de sites propres supplémentaires avaient été aménagés.

La gestion des feux de signalisation fait également

aansluitingen.

De MIVB onderzoekt welke maatregelen ze nog kan nemen om de stiptheid, de regelmaat en de aansluitingen over het hele netwerk te verbeteren. Een onderdeel daarvan is de aanleg van eigen beddingen, waarvoor het budget in 2010 verhoogd werd. In 2009 werd zes kilometer aan eigen beddingen aangelegd.

Een andere prioriteit is de regeling van de verkeerslichten. Op lijnen 23, 3, 4 en 24 zijn alle lichten uitgerust met een afstandsbediening en binnenkort geldt dit ook voor lijn 25. Reeds 150 kruispunten zijn met dit systeem uitgerust en daar komen er dit jaar 110 bij. Het streefcijfer is 450 kruispunten.

De aansluitingen zijn een prioriteit in het ondernemingsplan van de MIVB. In 2010 worden de strategische punten in het netwerk uitgerust met nieuwe signalisatieborden, die voor elke aansluiting de wachttijd aangeven.

De tevredenheidsbarometer is verbonden met een bonus-malussysteem per criterium. Op 31 criteria, halen er 12 een niveau van 85 à 95 in vergelijking met de resultaten van 2006. Voor de vele andere criteria is het resultaat dus slecht. Dat levert de MIVB een malus op van 123.333 euro.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaalt de enquête.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Maes, in 2009 hebben er minder jongeren en meer ouderen geantwoord dan in 2008. Er waren ook meer bedienden, minder studenten en meer langdurige gebruikers (die al meer dan vijf jaar het openbaar vervoer gebruiken).

(verder in het Frans)

De niet-Brusselaars waren over het algemeen positiever dan de Brusselaars. Hetzelfde geldt voor de internetenquêtes. Ter aanvulling van mijn antwoord zal ik u de volledige onderzoekresultaten bezorgen.

De MIVB houdt rekening met die resultaten en heeft reeds een aantal maatregelen genomen. Wij hopen dat de barometer dit jaar positiever zal zijn.

partie des priorités. La ligne 23 est entièrement équipée de feux télécommandés. Les lignes 3, 4 et 24 bénéficient également du système et la ligne 25 sera bientôt équipée. Cent cinquante carrefours en sont déjà pourvus et, en 2010, il y en aura 110 de plus. À terme, 450 carrefours seront traités sur l'ensemble du réseau.

Enfin, la gestion des correspondances figure parmi les projets prioritaires du plan d'entreprise de la STIB. En 2010, une nouvelle génération d'afficheurs de correspondances indiquant notamment le temps d'immobilisation restant équipera l'ensemble des pôles stratégiques.

Le baromètre de satisfaction est lié à un système de bonus/malus déterminé par critère sur base du ratio 2006. Sur 31 critères, 12 obtiennent un ratio situé entre 85 et 95 par rapport à 2006, ce qui signifie que beaucoup d'autres ne sont pas satisfaisants. Cela occasionne un malus pour la STIB de 123.333 euros.

Les coûts liés à l'enquête ont été pris en charge par la Région de Bruxelles-Capitale.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, par rapport à 2008, il y a eu moins de réponses de jeunes et d'étudiants en 2009, mais davantage de parents, d'employés et d'usagers de longue date.

(poursuivant en français)

En réponse à Mme Delforge, il appert que les non-Bruxellois étaient plus positifs que les Bruxellois pour l'ensemble des questions. Nous avons constaté la même tendance sur le site internet. Les non-Bruxellois étaient également plus positifs que les Bruxellois par rapport à l'accessibilité aux vélos. On peut donc faire la distinction que vous avez demandée.

Je propose de transmettre l'étude aux membres de la commission afin de compléter mes réponses.

Je peux vous garantir que les résultats de ce baromètre sont pris à coeur par la STIB et que certaines mesures ont déjà été prises. Nous aurons aussi un baromètre cette année. J'espère que nous pourrions déjà y trouver des résultats plus positifs.

M. le président.- Nous actons que vous transmettez l'étude au secrétariat de la commission, qui la transmettra aux membres.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Merci Mme la ministre pour vos réponses. Il y a des choses tout à fait positives dans les suites à donner. Je crois qu'en effet les questions de régulation sont fondamentales, parce que, sur certaines lignes, les bus ne se promènent plus que par deux. Ce qui signifie que la fréquence est diminuée de moitié, tellement la régulation est inexistante.

J'espère que cela va se traduire à la fois par un système plus performant et par un effectif suffisant pour la régulation. Les régulateurs se plaignaient en effet il y a quelques années d'être en sous-effectif, d'avoir une pression trop forte et de souffrir entre autres de problèmes de santé.

Il en va de même pour les transits. Il n'y a rien de pire pour les gens que de voir s'enfuir leur correspondance à trente secondes près. Cela peut allonger leur temps de parcours d'un quart d'heure, vingt minutes, parfois trente minutes le dimanche.

Il faut évidemment développer les sites propres. Mais il y a un problème fondamental, qui est celui du respect de ces sites propres. Je sais bien que la Région n'est pas la seule concernée. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de développer le système avec un contrôle et des contrats de mobilité sur les sites propres.

Manifestement, on ne peut pas compter sur les zones de police pour s'occuper d'initiative du respect des sites propres. Peut-être y a-t-il moyen de le contractualiser ? C'est vraiment dommage, car tout le bénéfice de certains sites propres est perdu à cause d'une ou deux livraisons qui se font aux heures de pointe, à cause d'écoles en face desquelles on dépose les enfants en utilisant le site, etc. Si le site propre n'est pas respecté, il ne sert à rien, à part à répartir l'espace.

Quant à la gestion des feux, c'est un peu l'Arlésienne. Toutefois, il y a enfin des avancées concrètes sur le terrain.

Je me demande s'il ne faut pas repenser la philosophie en vigueur. Quand je vois que les

De voorzitter.- Ik noteer dat u ons de enquête-resultaten zult bezorgen.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Een correct beheer van de doorkomsten is van essentieel belang. Op sommige lijnen rijden er bijna voortdurend twee bussen achter elkaar. Dat wil zeggen dat de frequentie op die lijn gehalveerd wordt!

Hopelijk zal men het systeem efficiënter maken en eindelijk voldoende personeel inschakelen voor deze taak. De werknemers klagen al jaren dat ze hiervoor onderbemand zijn.

Ook het overstappen moet vlotter kunnen. Reizigers die een aansluiting missen, lopen al gauw een kwartier of meer vertraging op.

Ik pleit zeker voor meer aparte bus- en tramstroken, maar ze hebben enkel zin als iedereen zich aan de regels houdt. Zeer vaak wordt een strook geblokkeerd door een bestelwagen die goederen lost, mensen die hun kinderen naar school brengen, enzovoort. Misschien kan er een controlesysteem in de vorm van mobiliteitscontracten komen. Op de politiezones hoeven we niet te rekenen om hierop toe te zien.

Er is lang niets gedaan aan de regeling van de verkeerslichten. Nu lijkt er eindelijk schot in de zaak.

Misschien moet de MIVB haar aanpak bijsturen, aangezien de pendelaars tevredener zijn dan de Brusselaars en aangezien mensen die bewust voor het openbaar vervoer kiezen, tevredener zijn dan gebruikers die op het openbaar vervoer zijn aangewezen. De reiziger is dus tevredener over het woon-werkverkeer dan over verplaatsingen in de daluren. Maar de MIVB wordt overwegend met Brussels belastinggeld gefinancierd, en 42% van de Brusselaars moet wel gebruik maken van het openbaar vervoer omdat ze geen auto hebben. De gebrekkige dienstverlening benadeelt deze mensen en bemoeilijkt hun sociale, culturele en sportieve leven!

Mijn ongerustheid is nog toegenomen na de hoorzitting met de MIVB over Cityvision. Daar

navetteurs sont plus satisfaits que les Bruxellois et que les clients non captifs sont plus contents que les clients captifs, cela veut dire que les gens qui utilisent la STIB pour d'autres raisons qu'uniquement les déplacements domicile-travail sont les moins bien lotis. Et les chiffres en heures creuses le confirment.

Qu'est-ce que cela signifie pour Bruxelles ? 42% des ménages bruxellois ne disposent pas de voiture, mais payent des impôts à la Région et contribuent au financement de la STIB plus sérieusement que certains qui n'utilisent la STIB qu'aux heures de pointe. Le droit à la mobilité de ces gens, et donc à l'accès aux activités autres que le travail, à leurs activités sociales, culturelles, de loisir et sportives, est diminué. Ils sont privés d'un service de qualité.

Nous avons intérêt à développer un grand débat sur ce sujet. Je m'en inquiète d'autant plus que, quand on a auditionné la STIB sur Cityvision, ils ont dit qu'ils devaient consacrer tous leurs moyens au métro et à la station de la gare de l'Ouest parce qu'ils allaient avoir beaucoup plus de navetteurs avec le RER.

Je ne sais pas ce qui va rester aux Bruxellois. Je ne sais pas comment ils vont se déplacer. Ils ont intérêt à aller habiter à l'extérieur ! Ils ne paieront plus la STIB et ils en profiteront.

Il faut réfléchir à tout ceci très sérieusement. On pourra certainement initier pas mal de débats sur base des résultats complets. Il est un peu dommage que la STIB perde 123.333 euros de dotations, mais vu le budget dont nous parlons, c'est plus symbolique qu'autre chose - même si cela fait une petite ligne de Noctis par-ci, par-là.

Nous sommes face à des défis. Certains éléments sont positivement pris en compte, mais d'autres m'inquiètent plus à moyen terme, du moins si nous ne tirons pas les enseignements de cette enquête en la traduisant en une philosophie du réseau.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vos réponses me laissent perplexe. La situation n'a fait qu'empirer depuis le début de la législature précédente. Mme Delforge est dans la majorité, et je vais lui donner les coordonnées des ministres qui siègent dans ce

werd duidelijk dat alle middelen zullen gaan naar de uitbouw van het metronet en naar de heraanleg van het Weststation, dat door het GEN meer pendelaars zal moeten opvangen.

Wat blijft er dan nog voor de Brusselaars over? Hoe zullen zij zich verplaatsen? Zij kunnen beter buiten Brussel gaan wonen. Dan moeten zij de MIVB niet meer betalen, maar kunnen zij er toch gebruik van maken.

Wij moeten hierover een ernstig debat voeren, maar daarvoor moeten wij eerst over de volledige resultaten beschikken. Het is jammer dat de MIVB 123.333 euro minder zal ontvangen, ook al gaat het om een gering bedrag ten opzichte van de totale dotatie.

Het is belangrijk dat de MIVB de nodige lessen uit deze tevredenheidsbarometer trekt en een andere filosofie voor haar netwerk ontwikkelt.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Uw antwoorden verbijsteren mij. Sinds het begin van de vorige legislatuur is de situatie alsmaar slechter geworden. De regering neemt voortdurend het woord "duurzaam" in de mond, maar u verklaart

gouvernement. Je vais finir par croire que personne ne se parle dans ce parlement. Il faut toutefois constater que la situation ne fonctionne pas.

On sait qu'il y a des objectifs précis en termes de mobilité et on se targue d'un PRDD auquel on ajoute le qualificatif de durable. S'il n'est pas possible d'améliorer la qualité des transports en commun en Région bruxelloise au fil des années, je ne comprends plus et la situation m'échappe. Entendre la ministre déclarer qu'il n'est pas possible d'atteindre un 8/10 de satisfaction me laisse pantoise.

Bien que je n'attende pas que l'on obtienne une satisfaction maximale d'un coup de baguette magique, je ne puis admettre la passivité de votre réaction à l'égard de l'indice de satisfaction de 5,5/10 alors qu'il s'agirait précisément de viser un 8/10.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à certaines questions que j'ai posées. À quoi sert de s'investir dans des débats et un travail parlementaire, si aucun élément n'est jamais pris en considération ?

Il importe que la Région investisse des budgets dans les transports en commun. Toutefois, si rien n'est fait pour inciter les gens à abandonner leur voiture pour prendre les transports en commun, à quoi servent nos efforts ?

Par ailleurs, deux employés auraient été affectés à l'analyse détaillée des points noirs dans l'enquête. Est-ce exact ? Ce travail a-t-il été réalisé ? Vu que nous sommes déjà les champions des embouteillages, et puisque l'indice de satisfaction est médiocre, est-il prévu de concentrer nos efforts pour restaurer l'image et la crédibilité de la STIB ?

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

M. Vincent De Wolf.- J'ai noté quelques phrases qui pourraient être mises dans un bêtisier. Ce problème d'enquête de satisfaction n'est peut-être pas l'affaire du siècle, mais elle fournit des enseignements.

Le transport en commun doit être un élément prioritaire d'une politique axée sur la durabilité. J'en parlerai tout à l'heure à propos des bus au gaz, dont on va arrêter la production. Je rappelle que M. Smet avait, en mars 2009 - il y a donc presque un an -,

dat het niet mogelijk is om een tevredenheidsgraad van 8/10 te halen. Een dergelijke passiviteit is onaanvaardbaar.

Wat voor zin hebben de parlementaire debatten als zij nooit tot een verbetering leiden? Het gewest moet in het openbaar vervoer investeren. Als u niets doet om de mensen ertoe aan te zetten hun wagen thuis te laten en het openbaar vervoer te nemen, zijn al onze inspanningen een maat voor niets.

Klopt het dat twee personeelsleden de zwarte punten hebben geanalyseerd? Wat zijn de conclusies? Zullen uw inspanningen er in de eerste plaats op gericht zijn om het imago en de geloofwaardigheid van de MIVB op te krikken?

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U hebt een aantal zaken gezegd die werkelijk nergens op slaan.*

Openbaar vervoer is van essentieel belang voor een beleid dat werk wil maken van duurzaamheid. Ik zal het dadelijk hebben over de beslissing om de bussen die op gas rijden niet meer te gebruiken.

U zegt bijvoorbeeld dat er goede en slechte kanten zijn aan de cijfers en gebruikt meer van dat soort

pris un engagement exactement inverse.

Si on examine tout cela à la lumière de l'enquête de satisfaction et de vos réponses, on apprend qu'un chiffre peut en cacher un autre, que dans les chiffres d'une étude, il y a à boire et à manger, que si les captifs sont fâchés, les non-captifs sont contents. Nous prenez-vous au sérieux ?

Quel est, pour commencer, le pourcentage de captifs et de non-captifs ? Dans ma commune de 40.000 habitants - dont des enfants et des gens qui ne se déplacent pas -, il y a 15.000 abonnés. Le nombre de captifs peut donc être très important. Je ne suis pas seulement désabusé ou perplexe, je commence à être fâché - d'autant plus que je suis là depuis plus longtemps que Mme Teitelbaum. Ma patience finit par être dépassée : pourquoi la STIB ne peut-elle faire un examen de conscience en disant que cela ne va pas, que cela dérape, que l'indice de satisfaction ne cesse de diminuer ? Il faut envisager des solutions, lancer des projets, initier de nouvelles politiques.

Vous avez ajouté : "Une enquête de satisfaction, ça sert à essayer d'améliorer le service." C'est du masochisme, ils s'autoflagellent avec une enquête qui leur dit que cela va de plus en plus mal ! Proposez à Mme Delforge un contrat de consultante : c'est la seule à avoir donné ici en séance une analyse un minimum intelligente du rapport entre les captifs et les non-captifs.

À la lumière des tentatives de la STIB, hier en conférence de presse, de rétablir son image, j'avais posé la question de savoir quelles étaient vos pistes de solutions. Vous avez ébauché beaucoup de réflexions, vous avez montré en catimini à Mme Caron une petite photo - que nous n'avons pas vue - pour dire qu'on améliorerait l'information et la signalétique. Elle-même dit ne pas s'en sortir au niveau des noms, et vous avez demandé qu'on étudie sérieusement cette question. Mais est-ce sérieux de dire une chose pareille ? Faut-il étudier sérieusement la dénomination qu'on donne aux stations de métro ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Delforge, je suis comme vous favorable à ce qu'il y

dooddoeners. Neemt u ons ernstig?

Hoeveel klanten zijn aangewezen op de MIVB en hoeveel maken er vrijwillig gebruik van het openbaar vervoer? Etterbeek telt 40.000 inwoners, waarvan 15.000 abonnees. Er zijn dus heel wat mensen aangewezen op het openbaar vervoer. Mijn geduld raakt stilaan op. Waarom steekt de MIVB niet eens de hand in eigen boezem? De gebruikers zijn steeds minder tevreden, de problemen moeten worden opgelost.

U zegt dat een tevredenheidsenquête dient om de dienstverlening te verbeteren. Misschien kunt u mevrouw Delforge een contract als consultant aanbieden, zij had tenminste nog iets zinnigs te zeggen over de verschillende categorieën van klanten van de MIVB.

U toonde een foto met de nieuwe informatieborden en zegt dat we de namen van de metrostations grondig moeten bestuderen. Meent u dat ernstig?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Mevrouw Delforge, ik ben er ook

ait davantage de répression par rapport à toutes les infractions qui entravent la circulation des bus et des trams. De nombreux agents de la STIB, dont la liste est approuvée par le gouvernement, ont la possibilité de dresser des procès verbaux, mais il faut encore voir ce que le Parquet en fait. Nous avons besoin de la collaboration des polices locales pour faire respecter les règlements en vigueur. Il est essentiel de faire respecter les règles si on veut davantage de fluidité pour les transports en commun. Je suis en permanence à la recherche de solutions pour améliorer cette situation.

Par ailleurs, il ne faut pas tirer de conclusions hâtives de la distinction entre Bruxellois et non-Bruxellois dans le baromètre, ni du fait que les premiers sont moins satisfaits que les derniers. En effet, les non-Bruxellois sont un public non captif. Ils pourraient venir en voiture à Bruxelles, mais ils ont choisi de prendre les transports en commun ; ils sont donc davantage enclins à être positifs. Ne tirons pas de conclusions hâtives de la distinction entre Bruxellois et non-Bruxellois ou entre utilisateurs des transports en commun en heures de pointe et en dehors des heures de pointe. Il faut analyser ce qu'il y a derrière ces distinctions.

En ce qui concerne les remarques de Mme Teitelbaum et M. De Wolf, c'est à moi d'exprimer ma perplexité face à votre réaction. Il est possible que j'explique mal, mais j'ai l'impression d'avoir déjà répondu à certaines de vos remarques. Vous dites que les transports en commun vont mal, mais il faut aussi voir que, ces dernières années, il y a eu beaucoup de voyageurs supplémentaires dans notre réseau de transports en commun. Et ce n'est pas parce que les chiffres n'augmentent plus qu'on n'a plus l'ambition de progresser.

Il est très difficile de dépasser 8/10 dans un baromètre ou une enquête de satisfaction, et cela concerne l'ensemble des baromètres. Il y a de nombreuses raisons à cela. La satisfaction est quelque chose de très subjectif. Un baromètre comme celui-ci donne des indications pour améliorer le système et la STIB met tout en oeuvre pour le faire dans le sens qu'il indique.

La STIB prend cette tendance en compte et met tout en oeuvre pour améliorer les transports en commun. Il est évident qu'elle tente d'améliorer les points noirs constatés ça et là.

voorstander van om inbreuken die het verkeer van bussen en trams bemoeilijken, strenger te bestraffen. Heel wat erkende MIVB-agenten kunnen een proces-verbaal uitschrijven, maar we hebben ook de medewerking nodig van de lokale politie en het parket. Ik zoek constant naar oplossingen om de situatie te verbeteren.

U mag uit de barometer niet te snel concluderen dat de Brusselaars minder tevreden zijn dan de niet-Brusselaars. De niet-Brusselaars die het openbaar vervoer gebruiken, hebben daar voor gekozen. Ze hadden ook de wagen kunnen nemen. Zij zijn dus wellicht meer geneigd om positief te reageren. Als er verschillen zijn, moeten we nagaan wat daar achter zit. We mogen niet te snel conclusies trekken.

Mevrouw Teitelbaum en mijnheer De Wolf, ik heb toch geantwoord op uw opmerkingen. U zegt dat het slecht gaat met het openbaar vervoer, maar er zijn de laatste jaren heel wat reizigers bijgekomen. Wij hebben nog steeds de ambitie om vooruitgang te boeken.

Meer halen dan 8/10 in een tevredenheidsbarometer is erg moeilijk. Tevredenheid is erg subjectief. Een tevredenheidsbarometer geeft aanwijzingen over wat er beter kan en de MIVB doet er alles aan om in die richting te werken.

De MIVB houdt rekening met die tendens en stelt alles in het werk om het openbaar vervoer te verbeteren en de zwarte punten weg te werken.

Mme Viviane Teitelbaum.- Est-il exact que deux analystes ont été engagés pour travailler sur la question des points noirs qui ont été pointés par l'enquête de satisfaction ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ignore si de nouvelles personnes ont été engagées pour assumer cette tâche spécifique, mais il est certain que la STIB y travaille. Nous nous renseignerons auprès de la STIB et vous transmettrons sa réponse.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Ce lundi 15 mars 2010, "La Capitale" annonçait les principales opérations de contrôle menées durant la semaine sur le réseau de la STIB. Étaient ainsi repris, pour chaque jour, les lignes contrôlées et les tranches horaires concernées. On pouvait donc apprendre que le mercredi 17, entre 16h et 24h, il valait mieux oblitérer son ticket ou ne pas oublier de se munir de son abonnement pour prendre le tram 97.

La STIB relayait également cette information sur son site internet, en précisant que : "La présence du contrôleur rassure les clients en règle et dissuade le vandalisme autant que la fraude. Frauder est un très

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Klopt het dat er twee personen met de analyse van die zwarte punten werden belast?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik weet niet hoeveel personen precies met die taak werden belast, maar het is zeker dat de MIVB hieraan werkt. Ik zal de vraag aan de MIVB stellen en u het antwoord bezorgen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Op maandag 15 maart 2010 kondigde La Capitale de verschillende controles aan die de MIVB die week op haar netwerk zou uitvoeren.*

De controles werden ook op de website van de MIVB aangekondigd. De MIVB voegde daaraan toe dat de aanwezigheid van controleurs het veiligheidsgevoel verhoogt en zowel vandalisme als zwaartrijden ontmoedigt; dat zwaartrijden een dure grap is, aangezien daar boetes tussen 84 en 380 euro op staan; en dat er nog onaangekondigde controles kunnen gebeuren.

mauvais calcul, étant donné le montant des amendes, qui varie de 84 à 380 euros." En outre, il était également indiqué que les contrôles annoncés ne représentaient qu'une partie des contrôles et que des actions surprises étaient également prévues.

Ce type d'annonce est-il récurrent ? Le cas échéant, les contrôles annoncés sont-ils aussi efficaces que des interventions surprises ? En effet, l'annonce des contrôles ne permet-elle pas aux fraudeurs de les anticiper et de s'organiser autrement ?

Plus globalement, combien d'agents sont-ils affectés à ces opérations de contrôles ? Quel est le nombre d'actions annuelles sur le réseau ? Quelle est la proportion de contrôles surprises ?

D'autre part, quel est le pourcentage de voyageurs sans titre de transport ? Combien d'amendes ont-elles été délivrées en 2008 et 2009 ?

La fraude a-t-elle tendance à diminuer depuis l'obligation de monter à l'avant dans les bus ? Si oui, pouvez-vous quantifier cet impact ? L'introduction du système MOBIB a-t-il également une incidence sur la fraude ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB a décidé, depuis avril 2007, de diffuser régulièrement via différents médias, - "Métro", "La Capitale", Radio1.be, VivaCité, site de la STIB, etc. -, le planning des contrôles des titres de transport. Comme indiqué, ces contrôles annoncés ne constituent qu'une infime partie des contrôles réalisés quotidiennement. De plus, ces actions annoncées peuvent être combinées à des actions de plus grande ampleur, telles que des missions ciblées à certains endroits, de durée plus longue, accompagnées ou non de la police, etc.

Il est dès lors très difficile, voire impossible, de mesurer l'impact de ces annonces sur le taux de fraude. Celles-ci ne semblent pas, en tout cas, inciter les fraudeurs à déjouer les contrôles, puisqu'il arrive fréquemment que des voyageurs sans titre de transport avouent aux contrôleurs qu'ils avaient lu que la ligne empruntée allait faire l'objet de contrôles durant la plage horaire concernée.

Worden de controles regelmatig aangekondigd? Zijn de aangekondigde controles even doeltreffend als de onaangekondigde controles? Passen zwartrijders hun gedrag niet aan als de controles worden aangekondigd?

Hoeveel personeelsleden zijn met die controles belast? Hoeveel controleacties vinden er jaarlijks plaats? Wat is het aandeel van de verrassingscontroles?

Hoeveel reizigers beschikten niet over een vervoerbewijs? Hoeveel boetes werden er in 2008 en 2009 uitgeschreven?

Is er een dalende tendens merkbaar sinds de reizigers vooraan in de bussen moeten instappen? Hoe groot is die impact precies? Zal de invoering van het Mobib-systeem een invloed op het zwartrijden hebben?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Sinds april 2007 heeft de MIVB beslist om geregeld via verschillende kanalen (Metro, La Capitale, radio1.be, VivaCité, de website van de MIVB...) de planning van haar controles op geldige vervoerbewijzen bekend te maken. Die maken echter maar een klein deel uit van het totale aantal controles. De aangekondigde acties kunnen bovendien gepaard gaan met een grootschaliger initiatief. Daarom is het erg moeilijk, zelfs onmogelijk, om de impact van de aangekondigde controles op het fraudecijfer te meten.

Hoe dan ook volstaan ze niet om zwartrijders te ontmoedigen. Reizigers zonder geldig vervoerbewijs geven immers geregeld toe dat ze wel degelijk wisten dat er op die lijn en op dat moment controles zouden plaatsvinden.

De controledienst bestaat uit 72 controleurs die in shifts werken, waardoor de dienst doorlopend en op het hele MIVB-net werkzaam kan zijn. Op het aantal verrassingsacties kan geen cijfer worden

Le service de contrôle des titres de transport est composé de 72 personnes. Celles-ci travaillent en périodes horaires se chevauchant et permettant de couvrir l'ensemble des horaires d'exploitation du réseau de la STIB, y compris les horaires Noctis.

Il est impossible de quantifier le nombre d'actions "surprises", étant donné qu'elles ont lieu à tout moment d'exploitation du réseau.

En plus des actions menées conjointement avec les services de police, sont organisées des Limited Integrated Control Action (LICA), qui sont des actions de contrôle réalisées sans appui policier, en un lieu précis, et qui sont limitées dans le temps et dans l'espace. En 2009, 115 LICA ont eu lieu.

En 2009, le taux de fraude apparent, c'est-à-dire le rapport entre le nombre de rapports de constatations établis et le nombre de voyageurs contrôlés répressivement, était de 3,16% pour l'ensemble du réseau. Le nombre de procès-verbaux rédigés en 2009 était de 31.120. En 2008, celui-ci s'élevait à 37.206.

La montée obligatoire à l'avant du bus a nettement influencé le taux de fraude apparent. En 2004, le taux de fraude apparent dans les bus était de 3,46%. Dès 2005, ce pourcentage a chuté à 1,12% pour rester, depuis lors, dans cet ordre de grandeur.

Concernant l'influence de la carte MOBIB, il est encore trop tôt pour en évaluer l'impact, tous les voyageurs n'utilisant pas encore ce système.

- 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".**

geplakt.

Naast de controles in samenwerking met de politiediensten vinden er ook LICA's (Limited Integrated Control Action) plaats. Dit zijn controles zonder politieondersteuning, die beperkt zijn in tijd en in ruimte. In 2009 vonden er 115 LICA-controles plaats.

In 2009 bedroeg het fraudecijfer (de verhouding tussen het aantal vastgestelde overtredingen en het aantal gecontroleerde reizigers) 3,16% voor het hele net. In dat jaar werden er 31.120 processen-verbaal opgesteld, tegenover 37.206 in 2008.

Dat men sinds 2005 verplicht is vooraan op de bus in te stappen, heeft het fraudecijfer sterk beïnvloed. In 2004 bedroeg het fraudecijfer op de bussen 3,46%; sinds 2005 is dat nog maar 1,12%.

Het is nog te vroeg om de impact van de Mobikaart te evalueren, aangezien niet alle reizigers over deze kaart beschikken.

- 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 "het kadaster van de gasleidingen in het Brussels Gewest".

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

M. Vincent De Wolf.- Chacun a en mémoire ce qui s'est passé à Liège, à la rue Léopold. Je rappelle qu'il y a eu 24 décès et 132 blessés. Il y a quelques années, un grand complexe d'immeubles sociaux avait explosé à Berchem Ste-Agathe.

M. Ahmed El Khannouss.- Pour d'autres raisons, M. De Wolf. C'étaient des explosifs.

M. Vincent De Wolf.- D'accord. À Liège, c'étaient bien les canalisations de gaz qui étaient en cause. Depuis lors, il y a eu quelques incidents liés à des travaux, notamment au pont Van Praet, où un opérateur a sectionné une canalisation de gaz avec une machine mécanique.

Je rappelle que Sibelga est notre gestionnaire unique des réseaux de distribution d'électricité et de gaz. Il y a 2.841 km de conduites de gaz naturel dans le sous-sol de Bruxelles, selon le rapport d'activité de Sibelga. Cette étude montre aussi que si les canalisations, qui datent des années 1965-1970 et postérieures, sont encore en assez bon état du fait qu'elles résistent relativement bien à la corrosion, le problème vient des conduites en fonte, tant pour les conduites de gaz que pour les conduites d'eau. En hiver, le sol gèle. Par la suite, si le dégel est rapide, les modifications de pression peuvent entraîner des ruptures.

Sibelga est en train de rénover les canalisations de gaz dangereuses à raison de 50 km par an. À ce rythme, normalement les travaux devraient être terminés en 2014. Qu'en est-il du programme de remplacement des tronçons problématiques du réseau ? Le calendrier et l'échéance de 2014 seront-ils respectés ?

Sibelga indique que le nombre d'agressions, non pas terroristes mais liées à des erreurs dans les travaux, dont les canalisations font l'objet sont en constante augmentation. En 2009, on prévoyait la mise en service d'Atlas, une application cartographique associée à une base de données de l'ensemble des infrastructures du réseau. Cet outil est-il opérationnel ? Dans l'affirmative, l'administration en dispose-t-elle pour la délivrance de permis de chantier ?

Qu'en est-il de la mise en oeuvre de l'ordonnance sur la coordination des chantiers en vue de lutter

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Bij de recente gasexplosie in Luik vielen 24 doden en 132 gewonden. Enkele jaren geleden ontplofte een groot sociaal woningcomplex in Sint-Agatha-Berchem.*

De heer Ahmed El Khannouss (in het Frans).- *Dat was door explosieven.*

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Goed, maar in Luik waren in elk geval de gasleidingen de oorzaak. Sindsdien zijn er nog incidenten geweest bij werken, met name aan de Van Praetbrug, waar een gasleiding geraakt werd door een machine.*

Sibelga is in het gewest de enige beheerder van het distributienet voor gas en elektriciteit. Volgens het activiteitenverslag zijn er in Brussel 2.841 km aardgasleidingen. De meeste leidingen zijn roestvrij, maar vooral de oudere leidingen in gietijzer vormen een probleem. Als ze 's winters bevroren en snel heropwarmen, kan dat scheuren veroorzaken.

Sibelga renoveert de gevaarlijke gasleidingen aan een tempo van 50 km per jaar. Tegen 2014 moet alles klaar zijn. Zal Sibelga deze termijn halen?

Sibelga wijst erop dat het aantal incidenten bij werken toeneemt. In 2009 werd de invoering gepland van het geografisch systeem Atlas, een databank met geïntegreerde cartografische en technische gegevens betreffende de distributienetten. Functioneert dit systeem inmiddels en kan de administratie het raadplegen voor het afgeven van vergunningen voor bouwwerken?

Hoe staat het met de uitvoering van de ordonnantie op de coördinatie van de werken? Bevat IrisCoM (Integrated Regional Information Services for Coordination and Mobility) inmiddels ook de gegevens van de Atlas?

contre ce risque d'incidents ? Où en est l'évolution de l'outil Iriscom et intègre-t-il les données de cette application Atlas ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Quelques éléments de réponse relatifs à Sibelga m'ont été fournis par la ministre Huytebroeck dans le cadre de sa compétence pour la Politique de l'énergie. Les autres éléments de réponse ressortent de mes propres compétences.

Le programme de remplacement systématique des conduites en fonte constitue un élément fondamental des plans pluriannuels d'investissements établis par Sibelga depuis plusieurs années.

Pour rappel, en septembre de chaque année, Sibelga soumet pour avis un plan d'investissements couvrant les cinq années suivantes au régulateur bruxellois Brugel, qui le transmet ensuite au gouvernement pour approbation.

Le plan d'investissements 2010-2014 prévoit un rythme annuel moyen de remplacement de 51,5 km de 2010 à 2012, puis une diminution graduelle pour parvenir à l'élimination complète de ce type de conduites pour la fin 2014. À ce jour, il reste au total 184 km de conduites en fonte à éliminer (il en restait encore 340 kilomètres en 2005).

L'ensemble des pré-études pour le remplacement de ces conduites par des canalisations en polyéthylène et en acier est terminé.

En 2010, 11,3 kilomètres de pose ont déjà été réalisés. A priori, l'échéance de 2014 pourra être respectée pour autant cependant que les communes délivrent les autorisations de chantier nécessaires à l'exécution des travaux. À cet égard, Sibelga est extrêmement préoccupée par les difficultés d'obtenir de la part de certaines communes lesdites autorisations, et ce malgré le travail d'information et de concertation préalables mené par Sibelga en début d'année auprès des services des communes concernées par lesdits travaux.

Enfin, il est important de noter que, si les canalisations en polyéthylène et en acier sont moins fragiles que les canalisations en fonte, elles ne sont

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Minister Huytebroeck heeft me informatie bezorgd over Sibelga, aangezien zij bevoegd is voor energie. De andere elementen van antwoord vallen onder mijn bevoegdheden.

De systematische vervanging van de gietijzeren leidingen maakt al jaren deel uit van de investeringsplannen van Sibelga.

Jaarlijks legt Sibelga in september een meerjaren-investeringsplan voor de komende vijf jaar voor advies voor aan Brugel, de Brusselse reguleringscommissie voor energie, die het vervolgens ter goedkeuring voorlegt aan de regering.

Het investeringsplan 2010-2014 bepaalt dat tussen 2010 en 2012 jaarlijks gemiddeld 51,5 km leidingen wordt vervangen. Tegen 2014 moeten alle gietijzeren leidingen vervangen zijn. Er blijft nu nog 184 km over. De voorbereidende studies zijn klaar.

Dit jaar werd al 11,3 km vervangen. Als alle gemeenten de nodige vergunningen verstrekken, geraken de werken op tijd klaar. Sibelga klaagt dat sommige gemeenten bijzonder moeilijk doen over die vergunningen, hoewel ze heel wat tijd heeft gestoken in informatieverstrekking en overleg.

Leidingen van polyethyleen en staal zijn minder kwetsbaar dan gietijzeren leidingen. Ze zijn echter niet bestand tegen allerlei beschadigingen.

Beschadigingen aan leidingen zijn meestal het gevolg van de niet-naleving van het K.B. van 28 juni 1974 betreffende de veiligheidsmaatregelen die moeten worden nageleefd in verband met gasleidingen. Het K.B. bepaalt onder meer dat als er werken worden uitgevoerd in de omgeving van gasleidingen, alle maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te garanderen. Daardoor krijgt Sibelga jaarlijks 3.000 aanvragen om plannen van leidingen te bezorgen.

Toch worden er nog werken uitgevoerd in de

pas conçues pour résister à des contraintes externes anormales, comme celles pouvant résulter de désordres dans le sous-sol.

Les agressions de nos installations par des entrepreneurs ou des impétrants tiers sont dans la plupart des cas dues au non-respect par ces tiers des prescriptions de l'arrêté royal du 28 juin 1971, déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de distribution de gaz par canalisations. Cet arrêté dispose notamment que lorsque des travaux sont envisagés à proximité des canalisations et branchements de gaz par des tiers, ceux-ci doivent prendre toutes les mesures nécessaires en vue de garantir la sécurité et la bonne conservation des installations de gaz. C'est dans le cadre de cet arrêté que plus de 3.000 demandes de plans sont adressées annuellement à Sibelga.

Il ne fait toutefois guère de doute qu'une série de chantiers sont chaque année entrepris à proximité des installations de Sibelga sans que les plans de celles-ci aient été préalablement demandés.

Il faut par ailleurs constater que dans une série de cas, les plans reçus ne sont pas ou mal utilisés. Il faut savoir que le non respect de l'arrêté royal du 28 juin 1971 et notamment l'absence de demande de plans n'est pas sanctionné pénalement.

Atlas est le nom de la nouvelle banque de données cartographiques et techniques de Sibelga destinée à remplacer plusieurs anciennes banques de données non intégrées. Elle a été partiellement mise en service en 2009. L'intégration des données contenues dans les anciennes applications est en voie d'achèvement pour le gaz et doit encore être entreprise pour l'électricité. La banque de données Atlas est utilisée par les équipes de Sibelga dans le cadre de la gestion de ses réseaux. Lorsqu'elle sera entièrement opérationnelle, ce sont les données cartographiques contenues dans cette application qui serviront pour la communication de plans à des tiers.

Toutefois, dans le cadre de l'ordonnance actuelle relative à la coordination des chantiers, tout impétrant qui souhaite exécuter des travaux est tenu d'en informer tous les autres et de demander s'ils souhaitent participer au chantier. À cette occasion, Sibelga fournit les informations quant à l'existence

omgeving van gasleidingen zonder dat de plannen werden opgevraagd.

In bepaalde gevallen worden de plannen niet of slecht gebruikt. Op de niet-naleving van het koninklijk besluit van 28 juni 1971 staan echter geen strafrechtelijke sancties.

Atlas is de naam van de nieuwe cartografische en technische databank die Sibelga aan het ontwikkelen is. Die werd reeds gedeeltelijk in gebruik genomen in 2009. Het inbrengen van de gegevens uit de oude toepassingen is bijna voltooid wat de gasleidingen betreft en moet nog worden aangevat wat de elektriciteitsleidingen betreft. Sibelga gebruikt Atlas ook voor het beheer van haar netwerk. Zodra Atlas volledig operationeel is, zullen de gegevens uit die databank worden gebruikt voor de communicatie van de plannen aan derden.

In het kader van de huidige ordonnantie over de coördinatie van de werken moet elk bedrijf dat werken wil uitvoeren, de nutsbedrijven op de hoogte brengen en vragen of zij tegelijk werken willen uitvoeren. Op dat ogenblik deelt Sibelga alle informatie mee over de leidingen in de werfzone. Bij boringen moet er bovendien een overzicht van alle ondergrondse leidingen worden opgesteld. Door de bedrijven te verplichten om hun werken te coördineren, wordt de informatieuitwisseling bevorderd en krijgen wij een beter beeld van de installaties waarover elk nutsbedrijf beschikt.

De nieuwe ordonnantie voorziet niet in een kadaster van de ondergrond. Het opstellen van een cartografische databank van alle ondergrondse leidingen is een bijzonder ingewikkeld en groot-schalig project dat financiële inspanningen vraagt die niet verantwoord zijn in de huidige begrotings-situatie.

De nieuwe ordonnantie moet ervoor zorgen dat de nutsbedrijven hun gegevens op een makkelijke en betrouwbare manier kunnen uitwisselen, dankzij een computerprogramma met elektronische identificatie, namelijk IrisCoM.

Omdat er in 2009 geen middelen waren voor de ontwikkeling van dat programma, is de nieuwe ordonnantie nog niet in werking kunnen treden. De administratie zal mij binnenkort een lijst bezorgen van de artikelen die zonder het computer-

de ses canalisations dans la zone du chantier.

De plus, en cas de forage, le gestionnaire de voirie impose, par le biais de ses conditions générales d'exécution, un relevé de toutes les installations présentes en sous-sol.

C'est le fait de forcer tous les intervenants à se coordonner qui entraîne un échange d'informations et une prise de connaissance des installations que possède chaque impétrant.

La nouvelle ordonnance ne prévoit pas le développement d'un cadastre du sous-sol. Des analyses du passé ont démontré que l'établissement d'une base de données cartographique de toutes les installations en sous-sol est très complexe et vaste, et que cela demanderait des efforts financiers qui ne sont budgétairement pas justifiables.

Il est important que les impétrants puissent échanger leurs données d'une manière fiable et facile. C'est dans ce sens que nous voulons avancer. À cet égard, la nouvelle ordonnance n'apportera rien de plus, si ce n'est une plus grande fiabilité dans l'échange d'information grâce à l'utilisation d'un outil informatique avec identification électronique.

Faute de moyens en 2009 pour le développement de cet outil, la nouvelle ordonnance de coordination des chantiers en voirie n'a pas encore pu entrer en vigueur. Elle ne pourra le faire que si le nouvel outil informatique, c'est-à-dire le projet Iriscom, peut être utilisé. L'administration est toutefois en train d'établir une liste des articles qui pourraient être mis en oeuvre sans cet outil informatique. Cette liste me sera transmise sous peu.

Des outils informatiques en support à la gestion interne de toutes les demandes introduites pour l'exécution de travaux sur les voiries régionales et pour les besoins de la Commission de coordination des chantiers ont été développés et ont permis de traiter environ 40.000 dossiers jusqu'à présent.

Un travail a également été réalisé par cette même unité de coordination de Bruxelles Mobilité avec l'administration de l'Aménagement du territoire, ce qui a permis de mettre au point un outil cartographique pour la gestion de la localisation des autorisations d'exécution des chantiers.

programma kunnen worden uitgevoerd.

Dankzij aangepaste software kon de Commissie voor de Coördinatie van de Werken, als gewestelijk wegenbeheerder, tot nu toe ongeveer 40.000 dossiers met betrekking tot werken op de gewestwegen verwerken. Deze commissie van Mobiel Brussel heeft hiervoor samen met de administratie van Ruimtelijke Ordening een cartografisch programma ontwikkeld.

Het project IrisCoM was opgenomen in het informaticameerjarenplan 2010-2012 van de directieraad van het ministerie. In 2010 moet volgens het plan een werkgroep opgericht worden voor het opstellen van een business case en een planning. De uitvoering van het project is voor 2011 en 2012.

Een enkele computerprogramma voor alle aanvragen zou te complex zijn. We moeten prioriteiten stellen en de toepassing module per module ontwikkelen. De eerste prioriteit is de elektronische uitwisseling van gegevens tussen de bedrijven.

Le projet Iriscom a été repris dans le plan informatique pluriannuel 2010-2012 que m'a proposé le conseil de direction du ministère. Ce plan prévoit pour 2010 la création d'un groupe de travail chargé de réaliser le "business case", de dessiner l'architecture informatique et d'établir une planification pour la réalisation modulaire du projet Iriscom. L'exécution proprement dite du projet est prévue pour 2011 et 2012.

Vu la complexité, nous ne tenterons plus de développer une application IT globale qui couvre toutes les demandes et besoins des impétrants et du back-office de l'administration. Nous allons devoir déterminer des priorités. C'est pourquoi nous voulons développer cette application module par module. L'échange et la demande électronique des données entre les impétrants fera l'objet d'un module prioritaire.

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

M. Vincent De Wolf.- Je constate que mes informations étaient exactes. Je recommanderais à la ministre de suggérer à Sibelga, lorsque cette société rencontre des difficultés au niveau des permis, de s'adresser simplement à l'administrateur de la commune qui siège à Sibelga, afin que celui-ci serve en quelque sorte de cordon ombilical vers le service communal concerné. Cela ne fera qu'améliorer la délivrance des permis.

- L'incident est clos.

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.- La parole est à M. El Khannouss.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik raad u aan om bij Sibelga te suggereren dat ze zich bij problemen met de vergunningen, moet richten tot de bestuurders van de betrokken gemeenten bij Sibelga om de procedure vlotter te doen verlopen.*

- Het incident is gesloten.

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.- De heer El Khannouss heeft het woord.

M. Ahmed El Khannouss.- Les usagers des transports en commun se plaignent souvent du manque de propreté dans les bus. Le débat qui précède, concernant l'étude sur la satisfaction des usagers de la STIB, montre que la problématique de la propreté des transports en commun préoccupe une grande partie des usagers.

Si mes informations sont bonnes, un projet pilote a été mis sur pied fin 2008, afin de pallier au manque d'hygiène. Il consiste à affecter une brigade volante de nettoyage sur les lignes particulièrement fréquentées. Cette équipe de nettoyage, composée de cinq personnes, prend en charge un nettoyage rapide, soit essentiellement un ramassage des déchets qui traînent ou un nettoyage exceptionnel.

Je me permets de saluer cette initiative, d'autant plus que celle-ci est particulièrement appréciée par les voyageurs et les chauffeurs de bus. Toutefois, j'espère que ce nettoyage rapide ne dispense pas d'un nettoyage plus en profondeur au dépôt, à la fin du service. En effet, il arrive que des rames de métro ou de tram, mais aussi des bus, soient remis en service le matin, sans qu'un nettoyage approfondi n'ait été fait. On doit alors hélas constater, par exemple, que les boissons renversées sur le sol n'ont pas été nettoyées à l'eau.

Combien de personnes sont-elles affectées au nettoyage des véhicules en fin de service et combien de véhicules sont nettoyés complètement par jour à l'eau ? Disposez-vous d'un pourcentage en la matière, en fonction du nombre de véhicules circulant le jour même ?

La brigade volante de nettoyage est-elle un service interne de la STIB ou ce service est-il sous-traité à une entreprise de nettoyage ? S'il y a externalisation, quel est le coût de ce service ? Quelle évaluation a-t-elle été faite de ce service ? En cas d'évaluation positive, quel développement est ou sera-t-il donné à ce service ? Certaines lignes seront-elles privilégiées ?

(M. Jef Van Damme, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

De heer Ahmed El Khannouss *(in het Frans).*- *De busgebruikers klagen vaak over vuile voertuigen. Dat blijkt ook uit de tevredenheidsenquête van de MIVB.*

Eind 2008 werd een vliegende schoonmaakploeg ingezet op de drukke lijnen. Die ploeg bestaat uit vijf personen en kan snel zwerfafval verwijderen.

De reizigers en buschauffeurs appreciëren dit proefproject. Ik hoop wel dat deze snelle schoonmaak niet ten koste gaat van een grondige schoonmaakbeurt in de stelplaats. Soms worden metro- en tramstellen, maar ook bussen, 's ochtends vuil ingezet.

Hoeveel mensen staan in voor de schoonmaak van de voertuigen na de dienst en hoeveel voertuigen worden er dagelijks volledig met water geïet? Welk percentage is dat van het totale aantal voertuigen dat dagelijks uitrijdt?

Is de vliegende schoonmaakploeg een dienst van de MIVB of wordt dit werk uitbesteed? Hoeveel kost deze dienst? Hoe evalueert u de werking ervan? Zal ze eventueel worden uitgebreid? Welke lijnen krijgen de voorkeur?

(De heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Quinze personnes sont affectées au nettoyage des autobus. Chaque jour, tous les véhicules mis en service passent au car-wash. Les sols sont brossés et la poussière est enlevée des postes de conduite. En outre, entre 18h00 et 2h00, les postes de conduite d'environ vingt véhicules sont nettoyés à fond. Toutes les six semaines, chaque véhicule est nettoyé en profondeur, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, avec de l'eau. Les sols le sont donc également.

Pour ce qui est de la brigade volante, alors que dans une première phase, il avait été fait appel à un sous-traitant, la STIB a décidé de reprendre, en octobre 2009, les rênes du projet, après un an de fonctionnement. Le nombre total maximum de l'effectif de l'équipe interne est de cinq personnes. Les lignes passant à De Brouckère étant parmi les plus fréquentées, le moindre effort de propreté n'y est malheureusement pas de longue durée. Le travail de la brigade y est cependant fortement apprécié par les clients et les chauffeurs de bus.

L'évaluation est donc globalement positive, bien que les indicateurs de qualité - utilisés dans le cadre de la certification de la qualité de service - ne montrent pas un bond spectaculaire de la propreté. La STIB examine actuellement la possibilité de mettre ce service en pratique sur d'autres lignes. Les moyens étant limités, la décision devra cependant faire l'objet d'un arbitrage entre les activités prioritaires futures.

- 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 Port à Schaerbeek-
Formation".**

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Vijftien personen staan in voor het schoonmaken van de bussen. Alle gebruikte voertuigen gaan naar de carwash. De vloeren worden geveegd en de bestuurdersplaatsen afgestoft. Ongeveer twintig bestuurdersplaatsen worden elke dag tussen 18.00 uur en 02.00 uur grondig geпоetst. Elk voertuig wordt om de zes weken grondig van binnen en van buiten met water schoongemaakt.*

De vliegende schoonmaakploeg werd aanvankelijk uitbesteed, maar in oktober 2009 nam de MIVB zelf het beheer over. De ploeg heeft maximaal vijf leden. Aangezien de lijnen van De Brouckère veel passagiers hebben, blijven de bussen er meestal niet lang schoon, maar toch worden de inspanningen van de schoonmaakploeg erg geapprecieerd.

De evaluatie is dus in het algemeen positief, al blijkt uit de kwaliteitsindicatoren dat de netheid niet spectaculair verbeterd is. De MIVB onderzoekt nu of ze het systeem ook op andere lijnen kan inzetten, maar de middelen zijn beperkt.

- 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 "de Haven in Schaarbeek-
Vorming".**

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

M. Vincent De Wolf.- Le Port de Bruxelles, dont le rôle économique et social n'est plus à démontrer, semble devoir affronter une diminution des trafics enregistrés, en raison de la crise. Il semble que ce soit le cas dans l'ensemble des ports d'Europe.

Vous aviez annoncé en 2009 que des essais de transport sur palettes avaient été lancés. J'aimerais savoir où en est cette expérience.

Par ailleurs, en janvier de cette année, le gouvernement a déclaré son intention d'implanter un nouveau centre logistique à Schaerbeek-Formation. Un tel projet nous reporterait en 2018, puisque le site de Schaerbeek-Formation ne peut être rendu disponible avant 2015 et doit subir par la suite un traitement de dépollution. Cette échéance est bien lointaine.

Enfin, il m'a été communiqué qu'un bureau a été chargé d'établir un schéma directeur pour le site de Schaerbeek-Formation. Celui-ci n'hésiterait pas à remettre en question l'existence des activités portuaires à la rive droite de l'avant-port et au bassin Vergote. Dans la foulée, il n'hésiterait même pas à sacrifier l'existence des entrepôts de Tour & Taxis et envisagerait de mettre fin à l'existence du terminal multimodal à conteneurs pour y implanter le futur stade.

On serait tenté de dire "trop is te veel !" Il est grand temps que le gouvernement émette un message clair sur ses intentions quant au maintien d'une dynamique indispensable aux infrastructures portuaires. À défaut, je serai le relais des inquiétudes des entreprises portuaires quant à leur devenir sur le site du Port de Bruxelles.

Qu'en est-il des nouvelles initiatives comme celle du transport par palettes par voie d'eau ? Est-il exact qu'une étude est en cours pour le site de Schaerbeek-Formation ? Si oui, en quoi consiste-t-elle ?

Quel est l'organisme chargé de cette étude et sous quel délai ? Cette étude s'étend-elle à la zone de l'avant-port et au square Vergote ? Des informations sur des travaux d'investigation débordant du cadre du site de Schaerbeek-Formation vous ont-elles été communiquées ?

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De Haven van Brussel heeft ongetwijfeld een belangrijke economische en sociale functie. Blijkbaar is het goederenverkeer er afgenomen als gevolg van de crisis.*

In 2009 kondigde u aan dat er een proefproject liep met pallettransporten. Wat is de stand van zaken? In januari deelde de regering mee dat er een nieuw logistiek centrum komt op het terrein van Schaerbeek-Vorming. In dat geval dreigt er uitstel tot 2018, want het terrein is niet beschikbaar voor 2015 en moet nog worden gesaneerd.

Naar verluidt zou een adviesbureau de opdracht hebben gekregen om een richtschema op te stellen voor het terrein. De havenactiviteiten op de rechteroever van de voorhaven en in het Vergotedorp zouden zelfs in vraag worden gesteld. Er zou zelfs worden overwogen om de opslagplaatsen op Thurn & Taxis en de containerterminal op te geven om een stadion op het terrein te kunnen bouwen.

Dat kan niet door de beugel! De regering moet duidelijk laten blijken dat de havenbedrijven moeten blijven.

Hoe zit het met het voorziene pallettransport over het water? Wordt er werkelijk een studie uitgevoerd over Schaerbeek-Vorming?

Wie voert die studie uit? Wanneer is ze klaar? Worden ook de voorhaven en het Vergoteplein daarin bestudeerd?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet de transport palettisé par voie d'eau se poursuit et devrait aboutir, à court terme, au démarrage d'une ligne régulière pour divers matériaux de construction, desservant notamment un importateur bruxellois.

En ce qui concerne le site de Schaerbeek-Formation, la Région a désigné, le 24 octobre 2008, le consortium Idea Consult/Studio Secchi Viganò pour réaliser le schéma directeur du site de Schaerbeek-Formation. Le bureau d'études a notamment pour mission d'intégrer la constitution d'un pôle portuaire et logistique dans la zone.

D'autres fonctions sont également à prévoir, telles qu'un équipement collectif "zéro émissions", le stade de football, du logement de haute qualité et une amélioration de la mobilité dans la zone. Une première présentation des possibilités pour remplir ces fonctions a été faite au comité d'accompagnement pour le schéma directeur de Schaerbeek-Formation le 24 février 2010. Ces fonctions à pourvoir seront analysées par tous les intéressés, dont le Port de Bruxelles.

Parallèlement à ces travaux et afin de les nourrir, le Port de Bruxelles a décidé de lancer une étude de marché pour coordonner et préciser les demandes de superficies et d'infrastructures sur le site de Schaerbeek-Formation pour des fonctions logistiques.

Cette étude devrait constituer un élément important de la réflexion globale sur l'avenir du site, menée actuellement dans le cadre du schéma directeur. Elle prendra en compte les besoins des entreprises en matière d'implantation :

- superficie des terrains et bâtiments ;
- différentes connexions modales - eau, rail, terminal à conteneurs, route, aérien ;
- installations spécifiques : TGV-fret, entrepôts réfrigérés, etc., ;
- services aux entreprises.

Elle étudiera les impacts du projet en termes de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het project "gepalletiseerd vervoer via de waterweg" zal binnenkort tot een regelmatige lijn voor diverse bouwmaterialen leiden, die een Brusselse invoerder bedient.

Op 24 oktober 2008 heeft het gewest de tijdelijke vereniging IDEA Consult/Studio Secchi-Viganò aangeduid om het richtschema voor het terrein Schaerbeek-Vorming uit te werken. Het adviesbureau moet onder meer een logistieke pool en havenpool in de zone integreren. Daarnaast moeten er kwaliteitsvolle woningen komen en een collectieve voorziening zonder uitstoot (voetbalstadion) en moet de mobiliteit in de zone worden verbeterd.

Op 24 februari 2010 heeft het adviesbureau een eerste mogelijke invulling van die functies aan het begeleidingscomité voorgesteld. Dit voorstel wordt nu verder bekeken met alle belanghebbenden, waaronder de Haven van Brussel.

De Haven van Brussel heeft ook een marktstudie gestart met het oog op de coördinatie en verduidelijking van de vraag naar oppervlakten en infrastructuur voor logistieke functies: behoeften inzake oppervlakte van terreinen en gebouwen, modale aansluitingen (water, spoor, containerterminal, weg, lucht), specifieke installaties (HST-Vracht, gekoelde opslagplaatsen...), diensten, enzovoort.

De studie zal de impact van het project inzake goederenvolume, mobiliteit, werkgelegenheid en economische gevolgen bestuderen, samen met de actualisering van het Masterplan 2020 dat de Haven pas heeft opgestart. In het kader van die actualisering zal een denkoefening plaatsvinden over de toekomst van de havenzones, met inbegrip van de voorhaven en het Vergotedok.

De consultant is nog niet aangeduid, maar wij hopen de einddatum van eind juni te halen.

volumes de marchandises, de mobilité, d'emplois, de retombées économiques, en coordination avec l'actualisation du masterplan Horizon 2020 que le Port vient de lancer. C'est également en concertation avec les équipes chargées de l'actualisation du masterplan, et principalement dans le cadre des travaux de celle-ci, qu'aura lieu la réflexion autour de l'avenir de l'ensemble des zones portuaires actuelles, et donc de l'avant-port et du bassin Vergote.

Le consultant n'ayant pas encore été désigné, l'échéance supposée de fin juin doit encore être validée. L'appel d'offres est en cours. Nous espérons toujours pouvoir maintenir l'échéance de fin juin.

- 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 "les portillons de la STIB, pas encore fonctionnels et déjà saccagés".

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

M. Vincent De Wolf.- La STIB a fait fort, puisqu'elle a fait mieux que ce qui s'est passé en France. À Lyon, il a fallu entre six mois et un an avant que les portiques ne soient vandalisés. Ici, ils ont été vandalisés avant même leur mise en fonctionnement. C'est, à mon avis, un record mondial, mais un triste record ! La STIB s'était renseignée sur ce qui s'était passé à Lyon et avait commandé plus de portiques dans l'attente de leur saccage.

Combien de portillons ont-ils été vandalisés, partiellement au totalement ? À quel moment de la journée ce vandalisme s'est-il produit ? À combien

- 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 toegangspoortjes van de MIVB, nog niet in werking en reeds vernield".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Na het teleurstellende voorbeeld van Lyon, waar nieuwe toegangspoortjes zes à twaalf maanden na hun plaatsing werden vernield, gebeurt nu hetzelfde in Brussel, nog voor ze in werking zijn getreden.*

Hoeveel toegangspoortjes van de MIVB werden volledig of gedeeltelijk vernield? Op welk moment van de dag vond het vandalisme plaats? Hoeveel kost de herstelling en de vervanging van de toegangspoortjes? Hoe zullen het gewest en de MIVB vermijden dat er 's nachts vernielingen plaatsvinden? Volstaan camera's als preventief hulpmiddel?

s'élève le coût global des remplacements, réparations et réfections ? Comment la Région et la STIB entendent-elles limiter ces actes de vandalisme, notamment s'ils sont perpétrés la nuit ? Les caméras sont-elles d'un certain secours à cet égard ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tout comme Lyon et son réseau de transport public, la Région bruxelloise est confrontée au vandalisme des portillons d'accès des stations de métro. Ainsi, la STIB a dénombré jusqu'à présent seize faits de vandalisme, qui se sont surtout déroulés tard le soir ou très tôt le matin, lorsqu'il y a peu de monde dans les stations. Aucune déprédation ne peut se produire en pleine nuit, puisque les stations de métro et de prémétro sont alors fermées.

Le coût total des réparations s'élève à environ 60.000 euros. Il se situe en-dessous des prévisions, mais en citant ce chiffre, je ne souhaite bien entendu nullement encourager ici ce genre d'actes !

À Lyon, le vandalisme s'est essentiellement produit durant les six premiers mois. Le phénomène a ensuite diminué. La STIB a tiré les leçons de l'exemple lyonnais et a pris une série de mesures qui doivent permettre de décourager le vandalisme et de lutter contre ce phénomène. Ainsi, tous les portillons d'accès se situent sous surveillance des caméras, ce qui permet l'identification des auteurs.

En cas d'acte de vandalisme, une plainte est systématiquement déposée auprès de la police, qui mène alors une enquête. En outre, la STIB s'efforce de procéder aux réparations des installations dans les vingt-quatre heures, afin de décourager les récidives.

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

M. Vincent De Wolf.- Je remercie la ministre pour sa réponse et pour son humour.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB constateerde zestien gevallen van vernielde toegangspoortjes. Het vandalisme vond voornamelijk 's avonds laat of 's morgens vroeg plaats. 's Nachts zijn de metro- en premetro-stations voor het publiek gesloten.*

De herstellingswerken kosten ongeveer 60.000 euro, wat enigszins minder is dan verwacht. Ik wil echter niemand aanzetten tot dit soort van actie!

In Lyon vonden de vernielingen voornamelijk tijdens de eerste zes maanden plaats. In die wetenschap heeft de MIVB een aantal preventieve maatregelen genomen. Zo werden er bij alle toegangspoortjes bewakingscamera's geplaatst, waardoor de vanden konden worden geïdentificeerd.

In het geval van vandalisme dient de MIVB automatisch klacht in bij de politie, die vervolgens een onderzoek voert. De MIVB tracht de herstelling binnen de 24 uur uit te voeren, om verdere vernielingen te vermijden.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik dank de minister voor haar antwoord en voor haar zin voor humor.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le financement des extensions
de métro actuellement étudiées".

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

Mme Céline Delforge.- La ministre fédérale en charge de Beliris a expliqué récemment à la presse que Beliris a dégagé 10 millions d'euros pour l'étude de l'extension du métro vers Evere/Schaerbeek et Uccle. Si ces extensions se concrétisent, leur réalisation coûtera plusieurs centaines de millions. La ministre fédérale a déclaré qu'il est tout à fait impossible que Beliris prenne à sa charge le coût des chantiers. Il faudra, selon elle, trouver des consortiums de financement.

Ces déclarations sont pour le moins interpellantes. Elles jettent une lourde incertitude sur le financement de projets dans lesquels on investit d'ores et déjà de lourdes sommes en études, mais qu'on intègre également dans les schémas de développement du réseau de transports publics et de mobilité de notre Région.

Par ailleurs, alors que notre accord de majorité réaffirme sa volonté de consolider sous tous ses aspects le caractère public des transports en commun bruxellois, l'intrusion de financements par des consortiums privés risque sérieusement d'être torpillée par une ingérence fédérale.

Au cours des réunions de concertation relatives à Beliris, le fédéral a-t-il déjà signifié à notre Région qu'il était impossible que Beliris couvre l'ensemble des coûts des chantiers de l'extension nord-sud du métro ? La possibilité de financement de chantiers du métro par des consortiums privés a-t-elle été évoquée avec notre Région ?

Quels sont les acteurs qui rentreraient dans ces consortiums ? Y aurait-il des acteurs privés ? Qui

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 financiering van de metro-
uitbreiding die thans onderzocht wordt".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *De federale minister die bevoegd is voor Beliris verklaarde onlangs dat Beliris 10 miljoen euro uittrekt om de uitbreiding van de metrolijn Evere/Schaerbeek en Uccle te bestuderen. Deze uitbreiding zou honderden miljoenen euro kosten. De federale minister zei dat Beliris onmogelijk de werken kan financieren. Ze is van oordeel dat daarvoor elders geld moet worden gevonden.*

Die uitspraken zijn verontrustend. Er is veel onzekerheid over de financiering van dit project, waarvoor een studie zal worden uitgevoerd die handenvol geld kost.

In het regeerakkoord staat trouwens dat het openbaar vervoer geenszins mag worden geprivatiseerd. Privé-investeringen in een nieuwe metrolijn zijn dan ook uit den boze.

Heeft de federale regering al bevestigd dat Beliris onmogelijk alle kosten voor de uitbreiding van de metrolijn kan dragen? Werd de mogelijkheid van privé-investeringen al besproken?

Wie zou deelnemen aan een dergelijk consortium? Zouden er ook privébedrijven bij worden betrokken? Wie zal betalen? Wie wordt dan eigenaar van de infrastructuur die door dit consortium wordt gefinancierd? Wat zijn de gevolgen voor de Brusselse begroting?

paierait, in fine, la partie de ces travaux non financée par Beliris ? À qui appartiendraient les infrastructures financées par un consortium ? Une évaluation du coût des ces chantiers pour le budget régional est-elle disponible ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les engagements pris par le gouvernement fédéral dans le cadre de l'accord de coopération Beliris figurent dans des avenants, dont la durée de validité s'étend, selon le cas, sur un à trois ans. L'avenant n°10 en question expire à la fin de cette année. Au programme 2010 dudit avenant figure notamment l'initiative intitulée "Transports en commun de haute performance et étude pour l'extension nord-sud". Pour la réalisation de ce projet, un montant de 10 millions d'euros est d'ores et déjà inscrit à l'avenant.

En accord avec la Région de Bruxelles-Capitale, ce montant sera consacré à une étude portant sur l'extension vers le nord d'un réseau de transports publics de haute performance, depuis la gare du Nord en direction du site de Schaerbeek-Formation. À cette fin, l'administration de Beliris a ouvert un marché public. La procédure pour l'engagement d'un bureau d'études suit son cours. Le cahier spécial des charges pour ce marché est subdivisé en huit tranches :

- l'étude de l'opportunité socio-économique et stratégique ;
- l'étude de faisabilité technique, géotechnique, financière et urbanistique, l'établissement des variantes et l'évaluation multicritères et l'établissement du plan directeur ;
- le dossier de demande de certificats d'urbanisme et d'environnement ;
- l'avant-projet détaillé ;
- le permis d'urbanisme et d'environnement ;
- les projets et dossiers de mise en adjudication des travaux ;
- le suivi de l'exécution des travaux ;

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De engagementen van de federale regering inzake Beliris worden vermeld in de bijakten, die een looptijd van een tot drie jaar hebben. Bijakte 10 vervalt eind 2010. Op het programma van 2010 staat onder meer de 10 miljoen euro voor het "nieuwe metrolijn"-initiatief.*

De administratie van Beliris heeft een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de studie. Het bestek bestaat uit acht delen, namelijk een studie over het sociaal-economisch en strategisch belang, de haalbaarheid van het project, de aanvraag van stedenbouwkundige certificaten en milieu-certificaten, een gedetailleerd voorontwerp, de stedenbouwkundige vergunningen en milieu-vergunningen, de aanbestedingen van de werken, de opvolging van de werken en het permanente toezicht op de werken.

Enkel het eerste deel moet verplicht worden uitgevoerd. De rest is ervan afhankelijk. Dat maakt het ook mogelijk om de uitgaven voor de studie te spreiden.

Het bedrag van 10 miljoen euro volstaat voor de eerste vijf delen van het bestek en is meer dan voldoende voor de komende drie jaar.

Over de verdere deelname van de federale overheid aan dit initiatief moet ten gepaste tijde worden onderhandeld in de volgende bijaktes van het Belirisakkoord. Bij de studie zal men ook de economische en financiële haalbaarheid bekijken. Op basis van de conclusies zal worden bepaald op welke manier de werken het best kunnen worden gefinancierd en door wie (Beliris, Brussels Gewest en/of een publiek-private samenwerking).

Over het financieringsaspect van de werken werden er nog geen onderhandelingen gevoerd. Dat zou voorbarig zijn, vermits het uiteindelijke project nog niet is goedgekeurd en er nog geen bruikbare en

- la surveillance permanente des travaux.

Seule la première tranche est obligatoire. Les autres tranches sont conditionnelles. Autrement dit, il n'est pas obligatoire de passer commande. Cela permet d'échelonner l'engagement des dépenses pour cette étude.

Le montant de 10 millions d'euros prévu dans l'accord Beliris permet de passer commande successivement pour les cinq premières tranches, c'est-à-dire jusqu'à la procédure relative à l'obtention du permis d'urbanisme et du permis d'environnement. Ce montant suffit amplement à couvrir les trois premières années du projet.

La participation ultérieure de l'État fédéral à cette initiative, prise dans le cadre de l'accord Beliris, devra être négociée en temps utile avant de figurer dans les prochains avenants à l'accord. Une étude de faisabilité économique et financière est également prévue. Sur base des conclusions de cette étude, il sera alors possible de déterminer la manière de financer au mieux les travaux et qui sera le mieux à même de le faire : Beliris, la Région bruxelloise et/ou un partenariat public-privé.

La question du financement des travaux n'a pas encore fait l'objet de négociations avec le pouvoir fédéral, donc avec Beliris. Il est trop tôt pour cela, car le projet définitif n'a pas encore été approuvé, de sorte qu'une estimation réaliste et valable n'est pas encore disponible.

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

Mme Céline Delforge.- Cette réponse est un peu surréaliste. Mme Onkelinx s'est exprimée dans la presse et j'en déduis qu'il y a un problème. J'entends bien que les négociations n'ont pas encore eu lieu, mais il me semblerait logique de nouer tout de même des contacts à ce sujet. On mise en effet sur cette extension du métro, entre autres dans la vision du réseau futur de la STIB, mais, manifestement, il n'y aura pas d'argent pour cela dans Beliris.

Il est temps de se poser les questions maintenant, et non d'attendre trois ans et que l'on ait dépensé beaucoup de temps et d'argent pour des études avant de comprendre que c'est la Région

realistische kostenraming is.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Uw antwoord is surrealistisch. Hoewel de onderhandelingen nog niet zijn gestart, lijkt het mij toch logisch om al contacten te hebben. In het toekomstig netwerk van de MIVB neemt de uitbreiding van de metro een belangrijke plaats in, maar blijkbaar is daar geen geld voor voorzien in Beliris.*

Het is hoog tijd dat wij de vragen vandaag stellen, en niet binnen drie jaar, nadat er heel wat geld en tijd is verspild aan studies en het gewest uiteindelijk alles zelf zal moeten betalen via de exploitatie-inkomsten van de MIVB. Het gaat om honderden miljoenen euro. Het gewest heeft er dus alle belang bij om de federale overheid zo snel

bruxelloise qui va devoir payer. S'il y a un partenariat public-privé, il y a fort à parier qu'il sera remboursé sur les recettes d'exploitation de la STIB, et donc avec l'argent de la Région.

J'entends bien que vous n'avez aucune réponse à cette question. Je ne peux que vous inviter à vous renseigner. Évidemment, il n'y a plus de gouvernement fédéral, ce qui n'était pas prévu quand j'ai déposé ma question. Mais je crois que la Région a quand même intérêt à interroger le fédéral sur cette question. S'il s'avère que la Région devra financer une grosse partie des travaux du métro via les recettes d'exploitation de la STIB, étant donné qu'il s'agit de plusieurs centaines de millions, cela vaudrait la peine de s'interroger sur ce que l'on va faire et sur les projets qui s'imposent avec de tels budgets.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il était prévu de commencer les négociations sur le prochain avenant en mai ou juin. Nous verrons ce qui va se passer. Toutefois, comme je l'ai déjà expliqué, on peut travailler pendant trois ans avec le montant qui a été prévu. Cela nous reporte presque au moment de l'avenant suivant.

Vous avez raison, il s'agit d'un projet qui nous tient à coeur et nous devons le négocier avec le fédéral. Il était prévu de commencer à en parler dans les mois qui viennent. Nous verrons comment cela se passe au niveau fédéral.

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

Mme Céline Delforge.- Gouverner, c'est prévoir. Je ne suis pas optimiste quant à l'évolution des moyens publics, qu'ils viennent du fédéral ou de la Région, dans les années à venir. Il faut donc s'interroger très sérieusement sur ce qui est réalisable, parce que les partenariats publics-privés sont une sorte de crédit. Si on en reporte la charge sur la Région, nous aurons vite des soucis au niveau de la pérennité des services de la STIB.

- *L'incident est clos.*

mogelijk te polsen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Normaal gezien zouden de onderhandelingen over de volgende bijakte in mei of juni zijn gestart. Het is afwachten wat er verder op federaal vlak zal gebeuren. Met het bedrag dat is vastgelegd kunnen wij echter al drie jaar werken, dus bijna tot de volgende bijakte.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Regeren is anticiperen. Ik ben niet optimistisch over de evolutie van de overheidsmiddelen, noch op gewestelijk noch op federaal vlak. Wij moeten ons dus afvragen wat haalbaar is, want publiek-private samenwerkingen zijn een soort krediet. Als de last door het gewest moet worden gedragen, zal het niet lang duren voordat de dienstverlening van de MIVB in het gedrang komt.

- *Het incident is gesloten.*

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 "la fin des bus au gaz de la STIB".

**QUESTION ORALE JOINTE DE
M. MOHAMMADI CHAHID,**

concernant "le remplacement des bus au gaz de la STIB".

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

M. Vincent De Wolf.- La presse titrait récemment : "C'est la fin des bus au gaz. Nos véhicules sont trop vieux, coûtent trop cher. Fin de voyage au 31 mars". "La STIB n'aura bientôt plus de bus roulant au gaz, ce sera l'une des rares villes en Europe à ne plus disposer de véhicules sans émissions nocives. La faute à l'âge des bus, mais aussi au manque d'argent disponible pour construire une usine à gaz", a-t-on encore pu lire.

J'ai repris les travaux parlementaires du 18 mars 2009. Un ministre cher à votre coeur, M. Smet, nous disait : "Le choix du gaz naturel comme carburant pour 70 autobus est basé sur les résultats d'une étude préalable et comparative sur les plans économiques, techniques et environnementaux. Cette étude a comparé les différentes technologies sur leur écoscore respectif. Bien que les moteurs diesels aient ces dernières années fait beaucoup de progrès en matière de limitation des gaz à effet de serre, le gaz naturel permet également de réduire les émissions en NOx et PM10, les plus grosses, qui produisent les fumées noires par rapport au diesel. Ce choix permettra, dans une étape ultérieure, l'utilisation éventuelle du biogaz, ce dernier étant produit suite au traitement des déchets organiques".

Il y avait donc une volonté d'acquérir 70 nouveaux bus au gaz, soit trois fois la flotte déclassée

**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 einde van de bussen op gas bij de MIVB".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER MOHAMMADI CHAHID,**

betreffende "de vervanging van de bussen op gas van de MIVB".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Onlangs las ik in de krant dat de bussen die rijden op aardgas worden afgevoerd, omdat ze te oud en te duur zijn en omdat er geen geld is voor een gasinstallatie.*

Uw voorganger, de heer Smet, zei in 2009 dat de keuze voor aardgas als brandstof voor zeventig bussen gebaseerd was op een studie die de verschillende technologieën vergeleek op economisch, technisch en ecologisch vlak. De studie vergeleek ook de ecoscore van de verschillende technologieën. Bussen die rijden op aardgas zouden bovendien in de toekomst misschien kunnen rijden op biogas, dat wordt geproduceerd bij het composteren van organisch afval.

Er waren plannen om zeventig van die nieuwe bussen te kopen. Die plannen worden nu opgegeven.

Als deze informatie correct is, waarom werd er dan niet opnieuw voor bussen op aardgas gekozen? Is dat een definitieve keuze en zijn in de toekomst ook bussen op biogas uitgesloten?

Volgens uw voorganger was de aanleg van een leiding van Fluxys in het kader van een samenwerkingsverband met de NAVO, een buitenkans.

aujourd'hui. Ces investissements, qui avaient pour but un impact environnemental, dont je suppose qu'il est cher à ECOLO, mais aussi, je l'espère, à tout démocrate, sont aujourd'hui abandonnés.

Ces informations sont-elles exactes ? Si oui, pourquoi a-t-on renoncé à l'utilisation des bus au gaz ? Cette décision signe-t-elle la fin définitive des bus au gaz dans notre Région, alors qu'on aurait pu utiliser le biogaz sur la base de la station de biométhanisation ?

La pose d'une conduite Fluxys dans le cadre d'une synergie avec le siège de l'OTAN pourrait être une opportunité temporaire, disait votre prédécesseur. Qu'en est-il ? Enfin, qu'advient-il du budget de 6,6 millions d'euros, annoncé en 2009 et dégagé dans le but d'acheter 70 nouveaux bus ? Quel impact aura cette décision sur les objectifs environnementaux de la STIB ?

M. le président.- La parole est à M. Chahid pour sa question orale jointe.

M. Mohammadi Chahid.- Selon un article paru dans "La Capitale" le 23 mars 2010, la circulation des 20 bus au gaz de la STIB a été officiellement interrompue le 31 mars 2010. Cette décision a été prise en raison de la vétusté des bus, mis en circulation depuis 1994, et du réaménagement de la station Haren, qui alimente le parc en gaz comprimé.

Dans le cadre de l'objectif du gouvernement d'améliorer la qualité de vie en ville, nous sommes conscients de l'importance de privilégier une mobilité respectueuse de l'environnement, qui participe non seulement au bien-être des Bruxellois, mais également au rayonnement de l'image de Bruxelles à l'étranger.

Fort de cette préoccupation, je souhaiterais vous poser quelques questions. Quelles sont les initiatives prévues par la STIB pour remplacer les bus au gaz ? Seront-ils remplacés par des bus écologiques ? Des aménagements spécifiques sont-ils à prévoir ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme je l'avais déjà annoncé lors des questions d'actualité

Hoe ver staat het daarmee? Wat gebeurt er met de 6,6 miljoen euro die in 2009 werd vrijgemaakt voor de aankoop van zeventig nieuwe bussen? Welke gevolgen heeft deze beslissing op de milieudoelstellingen van de MIVB?

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Mohammadi Chahid (in het Frans).- Volgens een artikel in La Capitale van 23 maart 2010 werden de twintig bussen op aardgas van de MIVB uit het verkeer genomen op 31 maart 2010. Deze beslissing werd gemotiveerd door de ouderdom van de bussen en de heraanleg van de stelplaats in Haren waar de gasinstallatie is ondergebracht.

De PS-fractie hecht groot belang aan een milieuvriendelijke mobiliteit die bijdraagt tot de verbetering van de levenskwaliteit in de stad. Deze doelstelling van de regering komt ook het imago van Brussel ten goede.

Welke initiatieven heeft de MIVB genomen om de bussen op aardgas te vervangen? Komen er leefmilieuvriendelijke bussen in de plaats?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De twintig bussen die op gas rijden zijn

en séance plénière du 26 mars dernier, les 20 derniers bus au gaz de la STIB ont effectivement été retirés de la circulation au 31 mars. Ces véhicules avaient 17 ans d'âge et les installations de ravitaillement au gaz, 18 ans. Ils étaient tous deux obsolètes.

Il est vrai que le contrat de gestion conclu entre la Région et la STIB pour la période 2007-2011 stipulait que la STIB contribuerait aux objectifs régionaux en matière de qualité de l'air en remplaçant 70 de ses bus par d'autres circulant au gaz naturel comprimé, à condition que la Région prenne en charge les surcoûts. Vu la situation budgétaire difficile, le précédent gouvernement a toutefois décidé de renoncer à cet achat, afin d'éviter les surcoûts.

Dès lors, le projet a été totalement abandonné et 189 autobus diesel ont été commandés pour ne pas compromettre le renouvellement du parc. Ces nouveaux véhicules, en cours de livraison, répondent aux normes les plus récentes en matière de consommation énergétique et d'émissions (normes EEV - Enhanced Environmentally-friendly Vehicles), lesquelles sont encore plus strictes que la norme Euro 5 en vigueur en Europe depuis le 1^{er} octobre 2009.

Je précise que, sur le plan des émissions de CO₂, ces nouveaux autobus sont même plus performants que les bus au gaz. Grâce à une série de filtres, ils n'émettent d'ailleurs aucune fumée noire.

Conformément à l'article 60.2 du contrat de gestion, la STIB travaille à l'élaboration d'une stratégie "bus propres 2010-2020". Elle reste attentive au marché des nouvelles technologies (piles à combustible, biogaz, bus hybrides, etc.). C'est ainsi que l'intérêt de la STIB pour le biogaz demeure, car cette option offre la meilleure adéquation entre gain environnemental (réduction des émissions de CO₂ fossile, NO_x et particules fines) et fiabilité technologique. Cette filière, qui valorise l'unique ressource énergétique produite en Région bruxelloise, à savoir les déchets, a fait l'objet d'une réalisation intéressante à Lille.

Par ailleurs, la STIB envisage d'effectuer des mesures sur des autobus diesel hybrides. Cette solution, qui connaît un développement significatif ces derniers temps et bénéficie d'une large publicité, offre des avantages en termes de

inderdaad op 31 maart uit de circulatie genomen. Ze waren 17 jaar oud en dus net als de gasinstallatie verouderd.

Volgens het beheerscontract 2007-2011 zou de MIVB zeventig bussen vervangen door bussen die rijden op samengedrukt aardgas, op voorwaarde dat het gewest de meerkost op zich zou nemen. Gezien de moeilijke begrotings situatie heeft de vorige regering beslist om niet tot de aankoop van aardgasbussen over te gaan.

De MIVB kocht 189 dieselbussen aan om de hernieuwing van de vloot niet in het gedrang te brengen. Die nieuwe voertuigen beantwoorden aan de recente EEV-normen (Enhanced Environmentally friendly Vehicles), die nog strenger zijn dan de Euro 5-norm die sinds 1 oktober 2009 van kracht is. Dankzij goede filters zijn de dieselbussen op het vlak van de CO₂-uitstoot zelfs efficiënter dan de aardgasbussen.

Conform artikel 60.2 van het beheerscontract werkt de MIVB een strategie "schone bussen 2010-2020" uit. Ze blijft ook aandacht hebben voor nieuwe technologieën zoals biogas, dat de beste afweging betekent tussen ecologische winst (lagere uitstoot van fossiele CO₂, NO_x en fijn stof) en technologische betrouwbaarheid. Bovendien wordt biogas gewonnen uit de enige energiebron waarover het gewest beschikt, namelijk afval.

Daarnaast wil de MIVB ook hybride dieselbussen testen, omdat die minder brandstof verbruiken. De MIVB zal proberen dit voordeel in cijfers uit te drukken.

consommation de gasoil. Le but est de pouvoir chiffrer cet avantage par rapport aux contraintes techniques et aux exigences du réseau.

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

M. Vincent De Wolf.- Je suis scandalisé par cette réponse, qui est contraire à la déclaration gouvernementale et à la politique du ministre précédent, alors que Mme Grouwels faisait partie du même gouvernement il y a moins d'un an.

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

M. Mohammadi Chahid.- Je resterai attentif aux propositions apportées en vue de l'amélioration de la qualité des transports en commun à Bruxelles.

- *Les incidents sont 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'enquête internationale
d'amélioration des services d'autobus".

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

M. Vincent De Wolf.- La STIB propose à ses visiteurs une enquête limitée aux bus, "enquête de portée internationale mise au point dans le cadre d'une collaboration de plusieurs sociétés de transport en commun d'autres pays".

Je m'interroge sur l'objet du questionnaire. Les constats sont connus : non-respect des horaires, accessibilité des véhicules pour les personnes à mobilité réduite, confort du trajet, ruptures de charge. Quel intérêt de demander l'avis des gens pour le savoir !

Par ailleurs, quel est l'objet de l'enquête

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik ben geschokt door uw antwoord, dat haaks staat op het vorig regeerakkoord en het beleid van uw voorganger, terwijl u deel uitmaakte van die regering.*

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Mohammadi Chahid (in het Frans).- *Ik zal met aandacht alle voorstellen volgen die erop gericht zijn de kwaliteit van het Brussels openbaar vervoer te verbeteren.*

- *De incidenten zijn 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 "de internationale enquête over
de verbetering van de busdiensten".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *De MIVB stelt haar klanten voor om deel te nemen aan een internationale enquête over de busdiensten.*

De problemen zijn nochtans gekend: de dienstregeling die niet gerespecteerd wordt, moeilijke toegang voor personen met beperkte mobiliteit, te veel overstappen, gebrek aan comfort. Deze enquête heeft totaal geen zin.

Op basis van die enquête wil men een vergelijking maken tussen elf grootsteden, maar die steden lijken helemaal niet op Brussel.

comparative entre onze grandes villes du monde ? Ces villes me paraissent très différentes de Bruxelles.

De plus, cela ne concerne qu'un seul moyen de transport. On aurait aussi pu interroger les usagers du métro et du tram.

Quelle autorité a initié et coordonné cette étude et qui en analysera les résultats ? Quelles sont les autres villes concernées par cette étude ? Quels critères ont déterminé le choix des questions posées ?

Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles ? Aurons-nous accès à ces résultats ? Quel suivi la STIB et votre cabinet entendent y donner éventuellement ? Ces données seront-elles à disposition du parlement et de notre commission ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'enquête que vous citez s'inscrit dans le cadre du "benchmarking international" de l'International Bus Benchmarking Group (IBBG), auquel appartient la "Business Unit Bus" de la STIB depuis 2007.

L'IBBG est un consortium qui regroupe treize sociétés de transport en autobus de Bruxelles, Barcelone, Dublin, Paris, Londres, Milan, Lisbonne, Vancouver, Montréal, New York, Los Angeles, Sydney et Singapour. Le groupe est dirigé et aidé par le RTSC (Railway and Transport Strategy Centre), un centre de recherches rattaché à l'"Imperial College" de Londres.

L'enquête avait été faite pour la première fois en 2009. Huit sociétés de transport par bus y avaient participé. En 2010, outre Bruxelles, Paris, Londres, Dublin, Lisbonne, Barcelone, Montréal, Vancouver, Singapour et Sydney y ont également pris part. Comme vous le savez, beaucoup de ces villes, tout comme Bruxelles, possèdent d'autres modes de transport en plus de leurs lignes de bus, à savoir le tram et/ou le métro.

Grâce à cette étude, les participants entendent surtout :

- examiner la faisabilité de lancer une enquête commune de satisfaction de la clientèle entre les

De enquête gaat ook enkel over bussen. Men had ook metro- en tramgebruikers om hun mening kunnen vragen.

Welke instantie heeft het initiatief genomen voor de studie en zal de resultaten onderzoeken? Welke andere steden zijn bij het project betrokken? Welke criteria werden gehanteerd om de vragen te kiezen?

Wanneer zijn de resultaten beschikbaar? Krijgen we ze te zien? Welk gevolg zal de MIVB eraan geven?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De enquête is een initiatief van de International Bus Benchmarking Group (IBBG).*

De IBBG is een consortium van dertien openbare busmaatschappijen in Brussel, Barcelona, Dublin, Parijs, Londen, Milaan, Lissabon, Vancouver, Montreal, New York, Los Angeles, Sydney en Singapore.

De enquête werd voor het eerst uitgevoerd in 2009. Er namen toen acht busmaatschappijen deel. In 2010 werd ze opnieuw uitgevoerd. Veel van de voornoemde steden hebben ook tram- en/of metrolijnen.

De bedoeling is vooral om de haalbaarheid van een gemeenschappelijke tevredenheidsenquête voor alle busmaatschappijen te onderzoeken, na te gaan of de informatie bruikbaar is om een vergelijkbare efficiëntiegraadmeter in te voeren, de informatie te vergelijken en om de prioriteiten van de klanten in te schatten.

Een gemeenschappelijk tevredenheidsonderzoek was noodzakelijk, omdat het onmogelijk bleek om de resultaten van de verschillende enquêtes die in de steden worden gebruikt te vergelijken.

De IBBG heeft een proefenquête uitgevoerd. Alle

différents opérateurs internationaux ;

- étudier si l'information rassemblée est utilisable dans la mise en place d'un indicateur de performance comparable ;
- déboucher, à moindre coût, sur une information comparable entre les opérateurs de bus ;
- comprendre les priorités des voyageurs.

Il était nécessaire de disposer d'une enquête de satisfaction commune, parce qu'il s'est révélé impossible de comparer les résultats des enquêtes existantes, entre autres en raison des différences de méthodes de mesures et de contextes culturels.

L'IBBG a donc décidé de mener une étude pilote. Toutes les sociétés participantes ont utilisé le même questionnaire, avec le même graphisme. L'analyse des résultats sera faite par l'Imperial College. Les résultats de cette étude seront transmis aux sociétés de transport de bus participantes dans le courant de l'été, mais ils sont confidentiels. Tous les membres de l'IBBG sont liés par un accord de confidentialité.

Cette enquête ne remplace évidemment pas les autres efforts que la STIB déploie pour connaître l'opinion et les réactions de ses clients, comme le baromètre de satisfaction, le Contact Center, le service relations clientèle, etc. Toutefois, tout comme la STIB, j'estime qu'il est très utile de tirer les leçons des expériences d'autres opérateurs et que, pour ce faire, il est nécessaire de comparer des données réellement comparables.

- L'incident est clos.

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 "les conséquences des problèmes liés aux permis d'urbanisme pour le développement du réseau express régional à Bruxelles".

maatschappijen gebruikten dezelfde vragenlijst. Het Imperial College heeft de resultaten geanalyseerd. De resultaten worden in de zomer bezorgd aan de deelnemende maatschappijen, maar zijn vertrouwelijk.

Uiteraard is de internationale enquête niet bedoeld om de eigen tevredenheidsenquêtes van de MIVB te vervangen. Ik denk echter dat het nuttig is om lessen te trekken uit de ervaringen van andere busmaatschappijen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de gevolgen van problemen in verband met bouwvergunningen, voor de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet in Brussel".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- D'ici fin 2015, bien plus tard que ce qui avait été prévu initialement, le réseau express régional (RER) devrait être pleinement opérationnel. Il s'agit d'un outil absolument nécessaire en vue d'un transfert modal qui permettra de diminuer le nombre de voitures dans notre Région. Dans cette optique, Bruxelles ne peut se permettre de retards supplémentaires dans sa réalisation.

Pourtant, des problèmes surgissent ici et là. Ainsi, en février, le Conseil d'État a, à la demande de la commune de Linkebeek, annulé le permis de bâtir pour les travaux du RER dans cette commune. Infrabel a fait savoir que cette décision entraînera trois à cinq ans de retard.

Entretenez-vous des contacts réguliers avec Infrabel sur l'état des lieux des travaux du RER ?

Comment éviterez-vous que la situation à Linkebeek n'entraîne effectivement un retard de trois à cinq ans ? La presse annonce par ailleurs que la réalisation complète du RER serait reportée jusqu'en 2018, voire 2019. Que doivent donc faire les habitants d'Uccle et de Forest, qui comptent sur la ligne 124 ?

Quelle est l'influence de l'arrêt du Conseil d'État sur le reste des travaux du RER ? Sont-ils dans les temps ? Le RER sera-t-il bien opérationnel dans son ensemble en 2016 ? Ne serait-il pas possible de rendre toutes les lignes opérationnelles, à l'exception du tronçon de Linkebeek ?

D'autres procédures de recours contre les travaux du RER sont-elles en cours ou à prévoir ?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Tegen eind 2015 zou het Gewestelijk Expresnet volledig operationeel moeten zijn. Dit is al heel wat later dan oorspronkelijk gepland. Het Gewestelijk Expresnet is een absoluut noodzakelijk instrument voor de realisatie van een 'modal shift'. Pendelaars zullen makkelijker hun wagen inruilen voor het openbaar vervoer en Brusselaars zullen in hun eigen stad sneller en efficiënter gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Omdat we dringend werk moeten maken van deze modal shift, om het aantal auto's in ons gewest af te remmen, kan Brussel zich geen extra vertragingen bij de verwezenlijking van het GEN meer veroorloven.

Hier en daar duiken echter alweer problemen op. Zo hebben de werkzaamheden voor het GEN in Dilbeek onlangs een jaar stilgelegen door problemen met bouwvergunningen voor de geluidschermen. In februari trok de Raad van State op vraag van de gemeente Linkebeek de bouwvergunning voor de werken van het GEN in die gemeente in. Infrabel liet weten dat dit drie tot zelfs vijf jaar vertraging zal opleveren.

Dit soort vertragingen heeft gevolgen voor de uitbouw van het GEN in Brussel.

Onderhoudt u regelmatige contacten met Infrabel over de stand van zaken van de uitbouw van het GEN?

Hoe zult u vermijden dat de situatie in Linkebeek inderdaad voor drie tot vijf jaar vertraging zorgt? In de pers werd aangekondigd dat de verwezenlijking van het volledige GEN met drie jaar uitgesteld zou worden, dus tot 2018 of zelfs 2019. Wat moeten de inwoners van Ukkel en Vorst doen, die op lijn 124 rekenen voor hun verplaatsingen per spoor?

Welke invloed heeft de uitspraak van de Raad van State op de rest van het GEN? Volgens de kranten zou het volledige project dus vertraging oplopen. Zit de rest van de werken op schema? Zal het GEN in 2016 effectief volledig operationeel zijn? Is het niet mogelijk om alle andere lijnen tegen dan operationeel te maken, met uitzondering van het stuk in Linkebeek?

Kunnen er nog andere lijnen uit de kast vallen rond het Gewestelijk Expresnet? Lopen er nog

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Nous nous concertons régulièrement avec Infrabel à propos des permis d'urbanisme nécessaires en Région de Bruxelles-Capitale pour la réalisation du RER.*

Le conseil d'État a annulé le permis relatif à la mise à quatre voies de la ligne 124 à la demande de la commune de Linkebeek. Les travaux sur cette ligne ont donc pris du retard et il faut obtenir un nouveau permis à la Région flamande.

Les autres travaux et demandes de permis sont dans les temps. Les autres lignes du RER pourront entrer provisoirement en service. Toutefois, l'ensemble du RER ne sera pas réalisé pour 2016, comme prévu. Dans la Région, deux stations du RER, Gare de l'Ouest et Simonis, ont été récemment mises en service.

Tant que l'ensemble des permis d'urbanisme ne sera pas définitivement octroyé par les trois Régions et que les délais pour introduire une plainte auprès du Conseil d'État ne sont pas échus, il peut y avoir de nouvelles procédures et du retard. Une procédure est en cours contre l'extension de la ligne 161 à Bruxelles, mais le retard que celle-ci occasionne a déjà été pris en compte dans le planning.

- *L'incident est clos.*

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

procedures tegen de werken of worden er nog verwacht? De pers meldt ook problemen in Watermaal-Bosvoorde.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er vindt regelmatig overleg plaats met Infrabel over het bekomen van de nodige stedenbouwkundige vergunningen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Aangezien de Raad van State op vraag van de gemeente Linkebeek de vergunning heeft vernietigd voor het op vier sporen brengen van lijn 124, is een verdere vertraging van de werken op deze lijn onvermijdelijk. Er dient eerst een nieuwe vergunning te worden bekomen bij het Vlaams Gewest, die hopelijk niet opnieuw voorwerp zal uitmaken van klachten. De klacht van de gemeente Linkebeek is een spijtige zaak.

De rest van de werken en de vergunningsaanvragen zit voorlopig nog op schema. Daardoor kunnen de andere lijnen van het GEN geleidelijk aan in dienst worden genomen. De deadline van 2016 voor het volledige GEN is echter niet langer haalbaar.

In het gewest zijn er al twee GEN-stations ingehuldigd, namelijk het Weststation en Simonis. Al naargelang de werkzaamheden verder worden voltooid, zullen er in de toekomst andere GEN-lijnen in dienst worden genomen.

Zolang alle stedenbouwkundige vergunningen niet definitief zijn toegekend in de drie gewesten, met uitputting van de termijnen voorzien voor de bezwaarschriften bij de Raad van State, blijft het gevaar van bijkomende procedures en vertragingen bestaan. Momenteel loopt er een procedure tegen de uitbreiding van lijn 161 in Brussel, maar de vertraging die daardoor wordt opgelopen, is al in de planning ingecalculeerd.

- *Het incident is gesloten.*

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

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'approche du défi mobilité du festival annuel Couleur Café".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Le plan de mobilité du festival Couleur Café accorde une attention particulière aux vélos, aux bus et aux transports publics, et incite les festivaliers à recourir à des moyens de transport alternatifs. La moitié du coût des transports publics est d'ailleurs couverte par un subside régional.*

Toutefois, la Région a récemment décidé de supprimer ce subside, parce qu'il s'agit d'une initiative privée. Je comprends en partie votre raisonnement, mais Couleur Café est la seule initiative à avoir élaboré un plan de mobilité d'une telle ampleur. Il est donc regrettable de vouloir réaliser des économies à ses dépens.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Au vu des limitations budgétaires, cette année, j'ai décidé de ne pas octroyer de subsides supplémentaires pour le renforcement des transports en commun à l'occasion d'événements commerciaux. En effet, contrairement aux initiatives sans but lucratif, ceux-ci peuvent en*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de aanpak van de mobiliteitsuitdagingen van het jaarlijks festival Couleur Café".

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

De heer Jef Van Damme.- Couleur Café is een zeer gekend en gerenommeerd festival dat plaatsvindt op het terrein van Thurn & Taxis. Het is al sinds enkele jaren het enige voorbeeld van een evenement dat structureel werkt aan de mobiliteitsimpact. De organisatoren hebben een evenementsvervoersplan opgesteld dat rekening houdt met fietsen, bussen en ander openbaar vervoer en ze proberen de mensen met alternatieve vervoersmiddelen naar het festival te leiden.

Couleur Café kreeg daarvoor al jaren steun van het Brussels Gewest en de MIVB. De helft van de kosten voor het openbaar vervoer werden door die steun gedekt.

Onlangs hebt u beslist om die steun af te schaffen en niet langer geld te verstrekken aan Couleur Café omdat het een privé-initiatief is. Ik kan die redenering tot op zekere hoogte volgen, maar ik wijs erop dat Couleur Café het enige privé-initiatief is dat zo'n uitgebreid vervoersplan opstelt. Ik vind het jammer dat u uitgerekend daarop bespaart, terwijl er in andere, minder noodzakelijke zaken kan worden gesnoeid.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik wil zeker geen afbreuk doen aan de positieve impact van het opgang trekken van het bewustzijn van de organisatoren van evenementen naar openbaar vervoer toe. Maar gelet op de begrotingsbeperkingen waarmee mijn departement wordt geconfronteerd, heb ik beslist om dit jaar geen

supporter le coût eux-mêmes, sans que le contribuable bruxellois ne doive y participer.

Ma décision ne consiste donc pas à refuser l'offre supplémentaire, mais seulement à ne pas la financer. Depuis le début, j'ai suggéré que Couleur Café se concerte avec la STIB pour organiser cette offre supplémentaire, ce qui a été fait. Selon la STIB, les discussions devraient normalement aboutir à un accord, étant entendu que la dépense sera supportée par Couleur Café.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'intégration d'oeuvres d'art lors du réaménagement de la petite ceinture Ouest".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).*- *À l'occasion des travaux de réaménagement de la*

bijkomende subsidies toe te kennen voor de versterking van het openbaar vervoer naar aanleiding van commerciële evenementen. In tegenstelling tot initiatieven zonder winstbejag kunnen commerciële initiatiefnemers immers de kosten voor het extra aanbod volledig zelf financieren via hun eigen inkomsten, zonder dat de Brusselse belastingbetaler daarvoor zou moeten bijdragen.

Mijn beslissing strekt er dus niet toe extra aanbod af te wijzen. Het betekent alleen dat er voor dat extra aanbod geen belastinggeld wordt vrijgemaakt. Meer nog, ik heb van in het begin gesuggereerd dat Couleur Café gesprekken zou aanknopen met de MIVB om wel degelijk in dit extra aanbod te voorzien, zij het voor 100% gefinancierd door de organisatoren van Couleur Café.

Die gesprekken vonden reeds plaats. De MIVB meldt me dat het overleg momenteel wordt afgerond en normaliter in een akkoord zal uitmonden. De MIVB zou wel degelijk instaan voor het openbaar vervoer voor het festival maar de uitgaven zouden door Couleur Café worden gedragen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de integratie van kunstwerken bij de heraanleg van de kleine westelijke ring".

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben erg blij dat de heraanleg van de kleine westelijke Ring aan de kant

petite ceinture Ouest, une oeuvre d'art a été intégrée dans les dalles du trottoir qui borde le canal du côté de Molenbeek-Saint-Jean. Cette oeuvre est le fruit de la collaboration entre un artiste molenbeekoïse et un artiste russe.

La deuxième phase de ces travaux, qui concerne la rive droite du canal, à savoir le côté Ville, a commencé récemment. De ce côté, depuis 2006, une oeuvre d'art est intégrée dans l'environnement urbain : il s'agit de l'auvent de l'arrêt de tram de la Porte de Flandre, qui consiste en un miroir reflétant la surface du canal.

Pouvez-vous apaiser mes craintes de voir cette oeuvre d'art, financée par la Région et la ville de Bruxelles, par ailleurs couronnée de plusieurs prix, disparaître à l'occasion de ce réaménagement ? Avez-vous l'intention d'intégrer d'autres projets artistiques à l'occasion de la deuxième phase des travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais). - *L'architecte de l'oeuvre à la Porte de Flandre, Benoît Moritz, a attiré mon attention sur le problème de l'implantation de cette oeuvre dans les travaux de réaménagement de la rive droite de la petite ceinture Ouest.*

Du fait de la construction d'une promenade suspendue au dessus du canal, cette oeuvre ne peut en effet pas demeurer au même endroit.

Après concertation avec le bureau d'études et

van mijn gemeente, Sint-Jans-Molenbeek, onlangs kon worden afgerond. Er ligt nu een prachtig fietspad en een voetgangerspromenade langs het kanaal. Tijdens de werkzaamheden heeft men een monumentaal kunstproject geïntegreerd in de stoeptegels langs de promenade. Het kunstwerk is het resultaat van de samenwerking tussen een Molenbeekse en een Russische kunstenaar. Zwarte en lichtgrijze klinkers vormen pixels van woorden in vier talen.

Onlangs is de tweede fase van het project van start gegaan, namelijk de heraanleg van de rechteroever van het kanaal, aan de kant van Brussel-Stad. De werf zal twee jaar in beslag nemen. Het openbaar vervoer zal bij die heraanleg een prominente plaats krijgen. De plannen ogen in elk geval indrukwekkend.

Op de rechteroever van het kanaal staat sinds 2006 een kunstwerk, dat ondertussen helemaal in de stadsomgeving is geïntegreerd. Ik heb het over de luifel van de tramhalte aan de Vlaamse Poort. In het verleden werd dat kunstwerk met verscheidene prijzen bekroond. De Stad Brussel en het Brussels Gewest financierden dit project samen. De luifel weerspiegelt het wateroppervlak van het kanaal, dat op die plek erg diep ligt maar dankzij de luifel toch zichtbaar blijft. Tegelijk heeft deze luifel ook een praktische functie: ze zorgt voor beschutting voor wie aan de halte op de tram wacht.

Ik ben bang dat die luifel zal verdwijnen. Hopelijk zult u me kunnen geruststellen. Zult u andere artistieke projecten integreren in de tweede fase van de heraanleg van de kleine westelijke ring, bijvoorbeeld aan de voetgangersbrug?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De architect van de artistieke spiegelluifel aan de Vlaamse Poort, Benoît Moritz, vestigde mijn aandacht op het probleem van de inplanting van dit kunstwerk in de werken van de herinrichting van de rechteroever van de westelijke kleine ring.

Door de geplande constructie van een wandelplatform in uitkraging boven het kanaal kan het kunstwerk niet meer op dezelfde plaats behouden blijven.

l'entrepreneur, les services de Beliris ont proposé d'installer l'auvent sur la balustrade du pont, à hauteur de la Porte de Flandre. Cette proposition n'est cependant pas acceptable, car l'auvent-miroir perdrait alors sa fonction d'arrêt de tram. Mes services examinent donc la faisabilité technique d'autres sites. Le projet actuel de réaménagement de la petite ceinture le long de la rive gauche du canal ne prévoit pas de nouvelles oeuvres d'art.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Vous voulez donc absolument conserver l'oeuvre d'art ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Oui, mais à un meilleur endroit, où elle pourra encore servir d'abri.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Pourquoi doit-on la déplacer ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *En raison de la promenade le long de l'eau.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *L'auvent ne peut-il pas y être fixé ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *C'est trop éloigné de l'arrêt.*

- *L'incident est clos.*

Er werd onmiddellijk contact gelegd met de diensten van Beliris, de bouwheer van de werken, met de vraag om het kunstwerk in de omgeving van de Vlaamse Poort te behouden. Na overleg met het studiebureau en de aannemer hebben de diensten van Beliris de borstwering van de brug ter hoogte van de Vlaamse Poort voorgesteld als nieuwe locatie voor de luifel. Het voordeel is dat er slechts een minimale ingreep vereist is aan het verankeringsysteem voor de luifel, dat zich aan de onderkant van de borstwering bevindt, en dat het oppervlak van het kanaalwater nog steeds zal worden weerkaatst in het spiegeloppervlak van de luifel.

Er kwam een voorstel om de luifel te plaatsen op de borstwering van de brug, ter hoogte van de Vlaamse Poort. Dat voorstel kan niet worden aanvaard omdat de spiegelluifel dan zijn functie als tramhalte verliest. Dat is uiteraard niet aanvaardbaar voor ons. Daarom onderzoeken mijn diensten de technische haalbaarheid van andere locaties. Het huidige project voor de heraanleg van de kleine Ring langs de rechteroever van het Kanaal voorziet niet in nieuwe kunstprojecten.

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

De heer Jef Van Damme.- U wilt het kunstwerk dus absoluut bewaren?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Jazeker, maar we zoeken naar een goede plek, waar het ook nog kan dienen als schuilhokje.

De heer Jef Van Damme.- Waarom moet het kunstwerk verplaatst worden? De brug wordt toch een eindje verderop gebouwd?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ja, maar er is ook een wandelplatform dat langs het water loopt.

De heer Jef Van Damme.- Kan de luifel niet daaraan worden bevestigd?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat is te ver van de halte.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

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

**concernant "la nouvelle formation 'Think
Tram Bus' lancée par la STIB et Bruxelles-
Mobilité".**

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 MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'annonce d'un débat au
gouvernement autour de la création de lignes
de bus pour les écoliers".**

QUESTION ORALE JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

**concernant "la communication de la STIB et
des membres de son conseil
d'administration".**

M. le président.- À la demande de M. Hervé Doyen, excusé, et avec l'accord de Mme Céline Delforge et de la ministre, la question orale et la question orale jointe sont reportées à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

**betreffende "de door de MIVB en Brussel
Mobiliteit verstrekte nieuwe opleiding
'Think Tram Bus'".**

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 MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

**betreffende "de aankondiging van een debat
binnen de regering over de invoering van
buslijnen voor de scholieren".**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,**

**betreffende "de communicatie van de MIVB
en van leden van haar raad van bestuur".**

De voorzitter.- Op verzoek van de heer Hervé Doyen, die verontschuldigd is, en met instemming van mevrouw Céline Delforge en de minister, worden de mondelinge vraag en de toegevoegde mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

**concernant "l'entretien des boggies au sein
des ateliers de la STIB".**

**QUESTION ORALE JOINTE DE
M. VINCENT DE WOLF,**

**concernant "l'entretien des nouveaux trams
T 3000 et T 4000".**

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

Mme Céline Delforge.- La STIB détient une expertise réputée en ce qui concerne l'entretien des boggies de trams.

Il me revient qu'en ce qui concerne les T 3000 et T 4000 actuellement en service, un contrat confie l'entretien des boggies à la société Bombardier. Or, il semble que cette même société Bombardier sous-traite à son tour l'entretien de ces boggies à la STIB, dont le savoir-faire en la matière semble inégalé.

Ces informations sont-elles exactes ?

Seuls des boggies issus du matériel roulant de la STIB sont-ils entretenus dans ses ateliers ? La STIB entretient-elle des boggies dans le cadre de contrats avec des tiers ?

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

M. Vincent De Wolf.- Selon une information parue dans la presse, l'entretien des nouveaux trams T 3000 et T 4000 serait assuré par la firme Bombardier, alors que la STIB dispose d'ateliers et de personnel performant. 51 véhicules T 2000 de marque Alstom seraient également entretenus pour partie par la firme canadienne.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "het onderhoud van de draai-
stellen in de MIVB-ateliers".**

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

**betreffende "het onderhoud van de nieuwe
trams T 3000 en T 4000".**

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *De MIVB heeft een grote ervaring in het onderhoud van draaistellen van trams. Ze besteedt het onderhoud van de draaistellen voor de nieuwe modellen T 3000 en T 4000 uit aan Bombardier, dat het op zijn beurt uitbesteedt aan de MIVB.*

Klopt dit? Onderhoudt de MIVB enkel de draaistellen van haar eigen trams of ook die van derden?

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Volgens de pers worden de nieuwe trams T 3000 en T 4000 onderhouden door Bombardier, hoewel de MIVB daarvoor over uitstekend personeel beschikt. Ook 51 trams T 2000 van Alstom worden gedeeltelijk door de Canadese onderneming onderhouden.*

Deze laatste trams veroorzaakten te veel trillingen

Ces 51 trams ont déjà connu une longue saga, étant donné le problème des vibrations engendrées par ces véhicules, le fait que leur exploitation sur la ligne 92 ait été abandonnée et reste limitée aux lignes 94 et 24, et qu'ils ne circulent pas le samedi et le dimanche.

Ce mauvais choix coûte cher à la collectivité, ce modèle de tram n'ayant été choisi par aucune autre ville... Il s'agit là d'un nouvel exemple de mauvaise gestion par la STIB.

Est-il exact que l'entretien des T 2000 est confié à la firme Bombardier ? Si oui, en raison de quelle convention ? Pourrions-nous en avoir le texte ?

Sur les 51 T 2000, six véhicules auraient bénéficié d'une maintenance en profondeur, douze seraient en cours de révision et 33 en attente de cet entretien important. Pourriez-vous nous communiquer le montant des ces prestations ?

Cette maintenance ne pouvait-elle être effectuée dans les ateliers de la STIB à moindre coût ? Dans la négative, quelles en sont les raisons ?

Quel est le contenu des prestations qu'effectuera la firme Bombardier sur les T 3000 et T 4000 ? Quels sont la durée et le montant réel de ce type de contrat ?

Pourquoi ces prestations ne pouvaient-elles être effectuées par les services techniques de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour répondre en premier lieu aux questions de Mme Delforge, je peux vous informer que Bombardier ne sous-traite pas l'entretien des boggies des T 3000 et T 4000 à la STIB.

Le 30 octobre 2003, la STIB a signé un contrat avec Bombardier portant sur l'entretien préventif, soit planifié, correctif, pour corriger un défaut ou effectuer une mise à jour, et curatif, pour réparer des boggies et tractions, de 46 véhicules. Le 28 septembre 2005, le contrat a été étendu à 22 véhicules supplémentaires. Le contrat d'entretien de 2003 porte, depuis lors, sur un total de 68 véhicules.

zodat ze niet meer worden gebruikt op lijn 92 en ook niet meer in het weekend. Deze slechte keuze is een nieuw voorbeeld van het wanbeleid bij de MIVB.

Worden de T 2000-trams inderdaad onderhouden door Bombardier en op basis van welke overeenkomst?

Van de 51 stellen zouden er 6 al een grondig onderhoud hebben gekregen, 12 momenteel worden nagekeken en 33 op een grondig onderhoud wachten. Hoeveel kost dit allemaal?

Kon de MIVB dit zelf niet goedkoper doen?

Welke prestaties levert Bombardier voor het onderhoud van de trams T 3000 en T 4000? Wat is de looptijd en de financiële waarde van dit contract?

Waarom konden de technische diensten van de MIVB dit niet zelf?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mevrouw Delforge, Bombardier besteedt het onderhoud van de draaistellen van de trams T 3000 en T 4000 niet uit aan de MIVB.*

Op 30 oktober 2003 tekende de MIVB een contract met Bombardier over het onderhoud van de draaistellen en de aandrijvingsmechanismen van 46 wagens. In 2005 kwamen er daar nog 22 bij, in totaal dus 68. De MIVB moet zelf instaan voor herstellingen als gevolg van ontsporingen en ongevallen, deze vallen niet onder het contract. De maatschappij onderhoudt in principe enkel de eigen bogies, al voert ze nu uitzonderlijk wel enkele herstellingen uit van Haagse trams. Het onderhoud van de trams T 2000 wordt niet toevertrouwd aan

Bien entendu, les réparations à effectuer, suite à un déraillement ou à un accident, sont sous la responsabilité de la STIB et donc exclues du contrat. Ces réparations sont réalisées en interne par la STIB.

En principe, seuls les boggies du matériel roulant sont entretenus dans les ateliers de la STIB. Néanmoins, à titre exceptionnel et par souci de collaboration, les ponts réducteurs de boggie de certains véhicules de nos collègues de La Haye, aux Pays-Bas, sont en réparation dans nos ateliers. La STIB n'entretient donc pas de boggies dans le cadre de contrats avec des tiers.

J'en arrive alors aux questions posées par M. De Wolf.

L'entretien des T 2000 n'est pas confié à Bombardier. Seul l'entretien préventif de l'airco est pris en charge par cette société.

En ce qui concerne votre deuxième question, comme ce travail est effectué au sein de la STIB, il n'y a pas eu de facturation. Ceci répond également à votre troisième question qui portait sur le lieu des maintenances.

Quant aux T 3000 et T 4000, actuellement, le contrat porte sur l'entretien préventif et correctif des boggies et de l'électronique de puissance de 68 véhicules, pour un montant de 25,5 millions d'euros jusqu'à septembre 2020. En ce qui concerne les véhicules additionnels, aucune décision n'a été prise à ce jour.

En 2003, l'expérience de la STIB était que les coûts et le risque d'entretien des boggies T 2000 étaient difficiles à maîtriser. Lors de l'acquisition des T 3000 et T 4000, les organes de la société ont dès lors décidé de reporter ces risques sur Bombardier.

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

Mme Céline Delforge.- Manifestement, mes informations n'étaient pas exactes. Mais puisque que nous abordons le sujet, le fait que les boggies des tramways de La Haye soient parfois entretenus dans les ateliers de la STIB montre que nous avons dans ce domaine un niveau intéressant. Il serait donc dommage de sous-traiter ce type de tâches, alors que les conserver au sein de la STIB permet

Bombardier, met uitzondering van de airconditioning.

Wat uw tweede vraag betreft: aangezien het werk wordt uitgevoerd door de MIVB zelf, wordt er geen factuur voor uitgeschreven.

Het contract met Bombardier voor het onderhoud van de trams T 3000 en T 4000 betreft het onderhoud van de draaistellen van 68 voertuigen. Het contract vervalt in september 2020 en er is een bedrag van 25,5 miljoen euro mee gemoeid. Over de andere voertuigen werd nog geen beslissing genomen.

Het was de MIVB in 2003 duidelijk geworden dat het onderhoud van de draaistellen van de T 2000 geen sinecure is. Toen er wagens van de types T 3000 en T 4000 werden aangeschaft, besliste de maatschappij dan ook om ze te laten onderhouden door Bombardier.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Mijn informatie klopte duidelijk niet. Het feit dat de draaistellen van Haagse trams soms in de werkplaatsen van de MIVB worden onderhouden, toont aan dat we heel wat expertise hebben. Het zou jammer zijn om het onderhoud uit te besteden. De MIVB moet zoveel mogelijk taken zelf uitvoeren, want dat levert werkgelegenheid op voor de*

de multiplier ses activités et de ne pas privatiser, ce qui crée de l'emploi. Tant que ceci est aux mains de la STIB, il est plus facile d'avoir une politique de formation et d'embauche, notamment de jeunes Bruxellois. C'est peut-être aussi ce que veut dire M. De Wolf: ne pas sous-traiter, conserver notre expertise en la matière, faire de cela une force plutôt qu'une contrainte.

M. Vincent De Wolf.- Mme Delforge a lu dans mes pensées.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'ai entendu ce qui a été dit.

- *Les incidents sont 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 "la qualité des caméras de surveillance qui équipent la STIB".

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

M. Vincent De Wolf.- Je vous rappelle que durant la nuit de la Saint-Sylvestre, un acte de violence inouïe a été commis sur un jeune homme de 22 ans qui a été battu comme plâtre puis projeté de la galerie supérieure sur les rails du métro, environ cinq mètres plus bas. Il en a réchappé, ce qui est presque miraculeux. Par contre, l'enquête n'a pas abouti.

L'agression a été filmée par les caméras de surveillance de la station. Un enregistrement montre le jeune homme pris à partie par les agresseurs, sa chute sur les rails de métro et enfin ses agresseurs prenant la fuite. Les images ont été saisies par la justice puis relayées de manière générale dans les médias, sur internet, dans les journaux télévisés et dans la presse écrite. Une

Brusselaars. Ik denk dat de heer De Wolf ook pleit tegen het uitbesteden van werk en voor het behoud van onze expertise.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Mevrouw Delforge heeft mijn gedachten gelezen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik heb goed geluisterd.*

- *De incidenten zijn 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 "de kwaliteit van de toezicht-camera's van de MIVB".

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Op oudejaarsavond werd een jonge man van 22 jaar in elkaar geslagen en vijf meter naar beneden op de metrorails gegooid. Als bij wonder heeft hij het overleefd. De daders werden nog niet gevat.*

De aanranding werd geregistreerd door veiligheidscamera's. Het gerecht nam de beelden in beslag en verspreidde ze later via de media. Er kwam een dertigtal reacties binnen in het paasweekend, maar de daders konden nog niet worden geïdentificeerd.

Het is belangrijk dat dergelijk materiaal van goede kwaliteit is. In Frankrijk werd er een minimale beeldkwaliteit vastgelegd. Is dat bij ons ook het geval? Welke beelddefinitie bieden de camera's? Is

trentaine de témoignages auraient afflué durant le week-end de Pâques mais, à ma connaissance, on n'a toujours pas pu identifier les auteurs de l'agression.

Saisir des images est de plus en plus facile avec les caméras, des GSM pourvus d'une caméra, des appareils photos, des systèmes permettant de réaliser des films en amateur. On se souvient du fait que les agresseurs de Joe Van Holsbeek à la Gare Centrale avaient été retrouvés grâce aux caméras de la SNCB.

Un matériel de bonne qualité est évidemment utile. En France, une définition minimale de l'image est réglementairement définie. Je ne pense pas que cela existe chez nous.

Je gère également des réseaux de caméras dans ma commune et que je sais qu'il y a des générations différentes de caméras, dont, actuellement, des caméras que l'on dit intelligentes. Quel âge ont donc les caméras qui équipent le métro, les trams et les bus, ainsi que le matériel du dispatching qui recueille, enregistre et traite ces images ?

Quelle est la définition d'image offerte par ces caméras ? Permettent-elles de zoomer tout en conservant une image de bonne qualité, par exemple pour voir les détails d'un visage ?

Toutes les stations de métro sont-elles équipées de caméras ?

La STIB a-t-elle l'intention de s'équiper de nouveaux modèles offrant par exemple un angle de vision à 360 degrés ?

Combien de temps les images captées en station sont-elles archivées ?

Ayant participé aux discussions au 16 rue de la Loi, non seulement relatives à BHV judiciaire, mais aussi précédemment sur la question de la sécurité, j'ai appris que les images caméra de la STIB ne sont pas automatiquement exportables vers les autorités judiciaires ou policières et qu'aucun accord n'existe aujourd'hui. Qu'en est-il ? Y a-t-il un accord de collaboration entre la justice, la police et la STIB en ce qui concerne les images ? Cela me paraît fort important.

het mogelijk om in te zoomen, bijvoorbeeld op het gezicht?

Hoe oud zijn de camera's in metro's, bussen en trams? Hoe staat het met het dispatchingmateriaal, dat de beelden ontvangt, opslaat en verwerkt? Hoelang worden de opnames bijgehouden?

Zijn alle metrostations voorzien van camera's? Is de MIVB van plan nieuwe modellen met een gezichtshoek van 360° te installeren?

Het is blijkbaar niet zo dat beelden van de MIVB automatisch mogen worden doorgegeven aan politie of het gerecht, bij gebrek aan een officieel akkoord. Is die informatie correct? Bent u van plan om hier snel verandering in te brengen?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les premières caméras ont été installées dans les infrastructures souterraines de la STIB en 1970. Depuis lors, le parc de caméras a été progressivement remplacé, dans sa totalité, par du matériel plus performant.

Lors de la commande de nouveaux véhicules, ces derniers sont systématiquement équipés de caméras de surveillance et d'enregistreurs de la dernière génération disponible sur le marché. En ce qui concerne les véhicules plus anciens, un projet vise à équiper, depuis 2008, l'ensemble du charroi. À l'heure actuelle, 79% des métros, 81% des bus et 90% des trams sont équipés.

Les images des caméras de surveillance sont visualisées en temps réel dans le dispatching sécurité de la STIB, qui sera rénové cet été, et les images enregistrées dans les véhicules ou dans les stations sont, quant à elles, traitées via des ordinateurs récents.

Les caméras embarquées sont des dômes digitaux couleurs ayant une résolution de 752 x 582 pixels et les caméras dans les stations de métro sont principalement des caméras dômes fixes, analogiques et couleurs, ayant une résolution de 768 x 494 pixels. Selon leur orientation, elles permettent d'identifier les visages. Les logiciels de lecture des images enregistrées permettent l'utilisation d'un zoom qui conserve une qualité d'image acceptable.

Toutes les stations, sans exception, sont équipées de caméras de surveillance. À ce jour, on dénombre 1.285 caméras, uniquement dans le réseau souterrain. À l'heure actuelle, les caméras de surveillance utilisées donnent entière satisfaction et répondent aux exigences de qualité. La STIB n'a donc pas l'intention, pour l'heure, de s'équiper de nouveaux modèles.

La loi impose un temps d'archivage maximal d'un mois. La technologie et le nombre d'images enregistrées par seconde par les caméras dans les stations et les véhicules ne permettent toutefois pas d'atteindre ce délai. La police des chemins de fer de la police fédérale a accès en temps réel aux images des caméras de surveillance de la STIB dans les stations de métro et de prémétro. Les polices

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB plaatste de eerste veiligheids-camera's in 1970. In de loop der jaren werd het materieel systematisch vernieuwd.*

De nieuwe voertuigen worden uitgerust met de laatste nieuwe veiligheidscamera's en recorders. In 2008 ging er een project van start om alle voertuigen uit te rusten met deze apparatuur. Op dit ogenblik is 79% van de metrostellen, 81% van de bussen en 90% van de trams voorzien van bewakingscamera's.

De beelden van de bewakingscamera's komen in real time toe op de dispatching van de veiligheidsdienst van de MIVB, die nog deze zomer zal worden vernieuwd. Voor de verwerking van de beelden staan er recente computers ter beschikking.

De "dome" camera's in de voertuigen zijn digitale kleuren-camera's met een resolutie van 752 x 582 pixels. De camera's in de metrostations zijn over het algemeen vaste, analoge, dome kleuren-camera's met een resolutie van 768 x 494 pixels. Gelaatsherkenning is meestal mogelijk. Via de computer kan op de beelden worden ingezoomd met behoud van een aanvaardbare kwaliteit.

Alle stations werden uitgerust met bewakings-camera's. Er zijn in het totaal 1.285 ondergrondse camera's. De huidige modellen voldoen volledig aan de eisen en de MIVB heeft bijgevolg geen plannen om ze te vervangen.

Volgens de wet mogen de beelden niet langer dan één maand worden bewaard. Gezien het aantal geregistreerde beelden per seconde wordt deze termijn zelfs niet gehaald. De spoorwepolitie heeft in real time toegang tot de beelden van de bewakingscamera's van de MIVB. De plaatselijke politie kan de beelden opvragen.

Er is nood aan overleg met de lokale en de spoorwepolitie om de toegang tot de opnames te vergemakkelijken. De bovengrondse en ondergrondse veiligheid zijn immers met elkaar verbonden. Ik heb hierover al overleg gepleegd op federaal niveau en met de gouverneur.

locales peuvent, quant à elles, sur la base d'un réquisitoire, avoir accès aux images enregistrées en station ou dans les véhicules.

Je suis d'avis qu'il faudrait discuter avec la police locale et la police fédérale pour déterminer comment elles pourraient avoir un accès plus facile à ces images, car le sous-sol des transports publics est lié à ce qui se passe en surface. J'en ai déjà parlé au niveau fédéral et avec le gouverneur, qui traite de certains problèmes de sécurité dans notre Région.

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

M. Vincent De Wolf.- Il est fort important, dans le cadre de la collaboration entre la police du métro et du prémétro et celle présente en surface, que cette dernière ait également accès en temps réel à ce qui se passe dans les stations. Cela permettra de maximaliser les possibilités d'arrestation.

Dans la plupart des commissariats, c'est au dispatching que les policiers voient les images qui sont filmées. Le plus souvent, les caméras intelligentes zooment quand il y a des mouvements rapides, liés à une agression ou autre. Cela permettrait d'envoyer une patrouille tout de suite, qui pourrait cueillir les malfrats à leur sortie. S'il faut attendre un réquisitoire pour cela, vous comprenez bien qu'ils auront déjà eu le temps de commettre un autre méfait ailleurs.

Je pense que cela ne dépend pas du pouvoir fédéral et que vous pouvez très bien donner instruction à la STIB, en tant que ministre de tutelle, de conclure des conventions de collaboration avec les zones de police locale pour que les informations soient échangées de manière automatique entre les deux. Cela me paraîtrait normal.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis tout à fait favorable à cet échange et cette collaboration. Il faut cependant aussi prendre en compte un élément technique, qui a un coût. C'est pour cela que j'ai parlé du pouvoir fédéral et de la ministre de l'Intérieur. Il faut également régler certains aspects relatifs à la protection de la vie privée. Ce sont des aspects que j'ai soumis au niveau fédéral.

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

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het is zeer belangrijk dat de politie in real time toegang heeft tot de beelden uit de stations. Dat kan arrestaties vergemakkelijken.*

In de meeste commissariaten bekijkt de politie de beelden op de dispatching. Intelligente camera's zoomen in op snelle bewegingen. Zo kan de politie meteen een patrouille ter plaatse sturen. Als er echter eerst een vordering nodig is om de beelden op te vragen, hebben de boeven tijd om nog andere misdrijven plegen.

Volgens mij is dit geen zaak van de federale overheid en kan u als toezichhoudend minister samenwerkingsakkoorden afsluiten met de lokale politiezones om automatisch beelden uit te wisselen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik ben het daar helemaal mee eens, alleen hangt er een prijskaartje aan de technische realisatie van die uitwisseling, vandaar mijn verwijzing naar het federale niveau. Ook de bescherming van het privéleven speelt een rol.*

M. le président.- Pourquoi est-il question de protection de la vie privée, si c'est la police qui reçoit ces images ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis aussi toujours étonnée d'entendre quels sont les obstacles.

M. Vincent De Wolf.- Je pense que les autorisations sont données nominativement, par utilisateur. C'est là que se pose le problème pour le transfert. Mais il ne faut pas en faire une histoire belge ! Entre autorités publiques chargées de la sécurité, un échange d'images doit pouvoir s'opérer.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis d'accord.

M. le président.- Savez-vous si les caméras sur les voiries régionales fonctionnent à présent ? Les zones de police n'y ont-elles toujours pas accès ? Cela fait dix ans que cela dure.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette problématique me tient à coeur, car je trouve que les autorités publiques et la police doivent pouvoir disposer des instruments pour pouvoir intervenir à temps. Nous essayons de voir comment nous pouvons le faire.

M. le président.- Une piste budgétaire consisterait à puiser dans le Fonds pour les sommets européens, qui n'est jamais dépensé dans sa totalité. Les 25.000.000 de ce fonds ne sont jamais totalement dépensés. Il suffirait de ré-allouer ce qui reste.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- J'en prends note. C'est une très bonne suggestion.

M. le président.- Les zones marqueront leur accord.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

De voorzitter (in het Frans).- Wat heeft de bescherming van het privéleven te maken met inzage van de politie in deze beelden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik was ook verrast over die obstakels.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- De toestemming wordt op naam, en dus per gebruiker gegeven. Dat vormt een probleem. Overheidsdiensten die voor veiligheid bevoegd zijn, moeten echter probleemloos beelden kunnen uitwisselen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik ga volledig akkoord.

De voorzitter (in het Frans).- Weet u of de camera's op de gewestwegen goed functioneren? Hebben de politiezones daar nog steeds geen toegang toe? Dat probleem sleept al tien jaar aan.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Ik ben van mening dat de overheid en de politie over instrumenten moeten beschikken om tijdig op te treden. Het probleem wordt onderzocht.

De voorzitter (in het Frans).- Voor de financiering kan het gewest een beroep doen op het Begrotingsfonds voor de organisatie van de Europese toppen. Het fonds bevatte 25 miljoen euro en die werden niet helemaal opgebruikt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dat is een zeer goede suggestie.

De voorzitter (in het Frans).- De politiezones zullen hier zeker mee akkoord gaan.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUS-
SELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

**CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les dragages au Port de
Bruxelles".**

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**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 éclusiers du Port de
Bruxelles".**

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**BELAST MET OPENBARE WERKEN EN
VERVOER,**

**betreffende "het baggeren in de Haven van
Brussel".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**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 sluismeesters in de Haven
van Brussel".**

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.