



**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 26 MAI 2010**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 26 MEI 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**

## INTERPELLATION

7

## - de M. Philippe Pivin

7

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 "la sécurisation des deux-roues motorisés en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **M. Bruno De Lille**,  
secrétaire d'État, **M. Philippe Pivin.**

9

## QUESTION ORALE

12

## - de M. Arnaud Pinxteren,

12

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 "la possibilité d'une expérimentation de 'tourne à droite' pour les cyclistes".

## INTERPELLATIONS

15

## - de M. Arnaud Pinxteren,

15

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

## INTERPELLATIE

7

## - van de heer Philippe Pivin

7

tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,

betreffende "de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers in het Brussels Gewest".

Besprekking – Sprekers: **de heer Bruno De Lille**, staatssecretaris, **de heer Philippe Pivin.**

9

## MONDELINGE VRAAG

12

## - van de heer Arnaud Pinxteren

12

aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,

betreffende "het eventueel experimenteren met het 'rechts afslaan' voor fietsers".

## INTERPELLATIES

15

## - van de heer Arnaud Pinxteren

15

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

et à M. Bruno de Lille, secrétaire d'Etat 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 "les dangers des itinéraires cyclables entre les rails de tram".

*Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, minister, M. Arnaud Pinxteren.*

17

- de Mme Delforge

19

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

concernant "les rapports privilégiés entre la STIB et une chaîne de magasins".

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

22

- de M. Didier Gosuin

27

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

concernant "le manque de coordination des différents acteurs intervenant sur les chantiers d'ampleur en Région bruxelloise".

*Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Didier Gosuin.*

33

en aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar ambt, Gelijke kansen en Administratieve vereenvoudiging,

betreffende "de gevaren van de fietsbanen tussen de tramrails"

*Besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Arnaud Pinxteren.*

17

- van mevrouw Céline Delforge

19

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

betreffende "de bevorrechte relaties tussen de MIVB en een warenhuisketen".

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

22

- van de heer Didier Gosuin

27

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

betreffende "het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende actoren die betrokken zijn bij de bouwplaatsen van grote omvang in het Brussels Gewest".

*Besprekking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Didier Gosuin.*

33

| QUESTIONS ORALES   | 41 | MONDELINGE VRAGEN   | 41 |
|--|----|---|----|
| - de M. Vincent De Wolf  | 41 | - van de heer Vincent De Wolf   | 41 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,<br><br>concernant "la présence d'un colis suspect dans la station de métro Diamant".                                  |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,<br><br>betreffende "de aanwezigheid van een verdacht pakje in het metrostation Diamant".  |    |
| - de M. Jef Van Damme  | 42 | - van de heer Jef Van Damme   | 42 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,<br><br>concernant "la péniche cinéma qui devait ouvrir ses portes dès 2009 au Port de Bruxelles".                     |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,<br><br>betreffende "de drijvende bioscoop die vanaf 2009 in de Brusselse Haven de deuren zou openen".                           |    |
| - de M. Jef Van Damme  | 44 | - van de heer Jef Van Damme   | 44 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,<br><br>concernant "l'exclusion du système Cambio des jeunes Bruxellois qui ont leur permis depuis moins de deux ans". |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,<br><br>betreffende "het uitsluiten van jonge Brusselaars die minder dan twee jaar een rijbewijs bezitten van Cambio autodelen". |    |
| - de Mme Danielle Caron  | 47 | - van mevrouw Danielle Caron  | 47 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,<br><br>concernant "les déplacements à vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale".                                     |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,<br><br>betreffende "de verplaatsingen met de fiets in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".                                      |    |

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| - de M. Jamal Ikazban  | 49 | - van de heer Jamal Ikazban   | 49 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, |    |
| concernant "l'enquête "Donnez votre avis sur les taxis bruxellois".  |    | betreffende "de enquête 'Geef uw mening over de Brusselse taxi's'".   |    |
| - de Mme Annemie Maes  | 50 | - van mevrouw Annemie Maes  | 50 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, |    |
| concernant " l'achèvement de la piste cyclable le long du canal".  |    | betreffende "de afwerking van het fietspad langs het kanaal".   |    |
| - de M. Jef Van Damme  | 53 | - van de heer Jef Van Damme   | 53 |
| 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 soutien à un Plan lumière régional et sa réalisation".  |    | betreffende "de ondersteuning en uitvoering van een gewestelijk lichtplan".   |    |
| - de Mme Céline Delforge   | 55 | - van mevrouw Céline Delforge   | 55 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, |    | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer  |    |
| concernant "la suppression d'entrées de métro".  |    | betreffende "de afschaffing van metro-ingangen".  |    |
| - de Mme Céline Delforge   | 57 | - van mevrouw Céline Delforge   | 57 |
| 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 "la disparition annoncée de la ligne 134 exploitée par 'De Lijn'".  |    | betreffende "de aangekondigde afschaffing van de door 'De Lijn' geëxploiteerde lijn 134".                                 |    |

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

## INTERPELLATION

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Pivin.

### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

**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 "la sécurisation des deux-roues motorisés en Région bruxelloise".

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** Le 16 décembre dernier, je vous interpellais au sujet des mauvais chiffres enregistrés par la Région de Bruxelles-Capitale en matière de sécurité routière, les objectifs de 2003 n'ayant pas été atteints.

Les actions régionales de ces dernières années visant justement la catégorie des usagers faibles oublient trop souvent les conducteurs de deux-roues motorisés. Pourtant, les accidents les concernant sont dus, dans près de 50% des cas, non à eux-mêmes, mais à des erreurs de perception des autres usagers de la route. Par kilomètre parcouru, il y a vingt fois plus de décès chez les motards que chez les automobilistes. Vous connaissez certainement ces chiffres.

En décembre, vous m'indiquiez considérer que les chiffres étaient en effet très mauvais par rapport aux autres Régions. Vous comptiez cibler trois domaines d'action : la répression, les infrastructures

## INTERPELLATIE

**Mevrouw de voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van de heer Pivin.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers in het Brussels Gewest".

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Op 16 december jongstleden interpelleerde ik u over de slechte cijfers van Brussel inzake verkeersveiligheid, omdat de doelstellingen van 2003 niet werden bereikt.*

*De maatregelen die de regering de voorbije jaren ten voordele van de zwakke weggebruikers heeft genomen, houden niet voldoende rekening met de gemotoriseerde tweewielers. Nochtans is bijna 50% van de ongevallen waarin zij betrokken zijn, te wijten aan een slechte inschatting van de andere weggebruikers. Per afgelegde kilometer sterven er twintigmaal meer motorrijders dan automobilisten.*

*In december kondigde u drie actieterreinen aan: repressie, infrastructuur en educatie. Tevens zouden er meer verkeersveiligheidsaudits en verkeersinspecties komen. De politiezones hebben de wegcontroles reeds opgevoerd. Hoe staat het evenwel met de aanpassing van de straten, de*

et l'éducation. Cela tout en effectuant des audits de sécurité routière et des inspections du réseau routier. Alors que les zones de police renforcent déjà les activités de contrôles routiers, qu'en est-il de l'aménagement urbain, des nouvelles infrastructures et de l'éducation ?

Nous avons pu découvrir il y quelques semaines la campagne fédérale de sécurité routière ciblant les deux-roues motorisés. Cette campagne fédérale comptait un volet orienté vers les revues spécialisées. Les Bruxellois et leurs associations ont-ils été convenablement sensibilisés ? Avez-vous eu des contacts avec le gouvernement fédéral à propos des spécificités bruxelloises ?

Je rappellerai qu'un récent sondage, présenté dans le n° 27 du "Moniteur bruxellois de la Mobilité", enregistrait auprès des utilisateurs de la route, à concurrence de 82 %, une demande d'intensification des campagnes de sensibilisation.

Je pense d'ailleurs que lorsque vous parlez d'éducation, cela touche aussi la mise en oeuvre de ce type d'initiatives.

Nous savons que les prochains états généraux de la sécurité routière se tiendront en février 2011, mais il est, sans aucun doute, utile de prendre dès à présent des mesures fortes afin de ne pas devoir constater, fin 2010, que nous avons perdu une année supplémentaire et que les statistiques sont, une fois de plus, sombres pour les Bruxellois.

Quelle évaluation pour notre Région pouvez-vous tirer de la campagne de sensibilisation fédérale quant à la sécurité routière ? Une coordination entre le gouvernement fédéral et vos services a-t-elle été réalisée dans ce cadre ? Quelles sont les mesures que vous prévoyez d'ici aux prochains états généraux de la sécurité routière afin de réduire encore davantage le nombre de tués en 2010 chez les conducteurs de deux-roues motorisés ?

Des campagnes de sensibilisation sont-elles prévues cette année en Région bruxelloise ? Un plan des travaux a-t-il été coordonné par vos services avec ceux des Travaux publics afin de remédier prioritairement aux détériorations des voiries créant, comme vous le savez, un grand risque pour les deux-roues motorisées ?

*nieuwe infrastructuur en de educatie?*

*Enkele weken geleden is de federale overheid begonnen met een campagne over de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers. Die campagne zal ook worden gevoerd via de gespecialiseerde tijdschriften. Werden de Brusselaars en de Brusselse verenigingen voldoende op de hoogte gebracht? Hebt u contact gehad met de federale regering over de Brusselse eigenheden?*

*Volgens een recente peiling in de Mobiliteitsgids nr. 27 is 82% van de ondervraagden voorstander van meer bewustmakingscampagnes.*

*Als u spreekt over onderwijs, gaat het ook om dit soort initiatieven.*

*De volgende staten-generaal van de verkeersveiligheid vinden plaats in februari 2011, maar u moet nu al maatregelen nemen. Anders zullen de statistieken voor 2010 uitwijzen dat er weer een jaar verloren gegaan is.*

*Wat is uw evaluatie van de federale bewustmakingscampagne, met name wat de resultaten voor het Brussels Gewest betreft? Heeft de federale overheid daarover overlegd met uw diensten? Welke maatregelen zult u voor de volgende staten-generaal nemen om het aantal doden onder bestuurders van gemotoriseerde tweewielers verder terug te dringen?*

*Komen er dit jaar bewustmakingscampagnes in het Brussels Gewest? Is er een planning voor het wegwerken van de schade aan de wegen, die voor gemotoriseerde tweewielers erg gevaarlijk is?*

*Hoeveel audits en inspecties hebt u het voorbije half jaar uitgevoerd die speciaal gericht waren op deze weggebruikers? Waar vonden ze plaats?*

Combien d'audits et d'inspections de sécurité routière ciblant ces usagers de la route avez-vous, ces derniers six mois, fait réaliser en Région bruxelloise ? À quels endroits ?

*Discussion*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** L'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) ne dispose pas des résultats post-tests de la campagne visée. L'évaluation de cette campagne par l'IBSR n'est pas encore achevée; je ne puis donc vous fournir tous les détails. Comme les premiers résultats ne seront disponibles que dans deux semaines, il est encore trop tôt pour s'exprimer sur sa qualité.

Mes services travaillent en étroite collaboration avec l'IBSR au sujet de la sécurité routière. En effet, tous les ans, l'IBSR organise, en collaboration avec les Régions, une campagne de sensibilisation consacrée aux usagers faibles : la sécurité des motards en 2005 et 2006, des cyclistes en 2007 et des piétons en 2008 ; celle des deux-roues motorisés est à nouveau au centre de l'attention en 2009 avec les slogans "Ne vous laissez pas surprendre par les motards - Redoublez d'attention".

C'est cette année que se termine la première période des états généraux de 2003-2010. En ce moment se déroule le processus d'approche globale pour la période de 2011 à 2020. En juin, j'organise plusieurs journées thématiques pendant lesquelles toutes les parties prenantes se réuniront pour discuter de divers sujets relatifs à la sécurité routière.

Une de ces sessions se focalisera sur la sensibilisation et l'éducation. Cette journée thématique spécifique aura lieu le 18 juin prochain pour déterminer l'approche future en matière de sensibilisation. À ce sujet, je suis d'avis que les campagnes de sécurité routière devraient à l'avenir être mieux adaptées au contexte spécifique bruxellois. Les campagnes doivent également mieux viser les groupes cibles et les situations à problèmes particuliers, ainsi que les comportements à risque.

*Bespreking*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) heeft de evaluatie van deze campagne nog niet afgerond. Er vallen dus nog geen resultaten te bespreken.*

*Mijn diensten werken nauw samen met het BIVV, dat jaarlijks samen met het gewest een bewustmakingscampagne organiseert rond zwakke weggebruikers: motorrijders in 2005 en 2006, fietsers in 2007, voetgangers in 2008 en opnieuw gemotoriseerde tweewielers in 2009.*

*Dit jaar eindigt de eerste periode van de statengeneraal (2003-2010). We werken nu aan een globale aanpak voor 2011-2020. In juni organiseer ik verschillende themadagen met iedereen die bij de verkeersveiligheid betrokken is.*

*De themadag van 18 juni is gewijd aan bewustmaking en onderwijs. De verkeersveiligheidscampagnes moeten in de toekomst beter aangepast zijn aan de Brusselse situatie en gericht zijn op specifieke doelgroepen en risicogedragingen.*

*De directie Beheer en Onderhoud van Mobiel Brussel heeft aandacht voor de specifieke vragen van motorrijders in verband met de infrastructuur. Ze houdt permanent contact met heel wat verenigingen, zoals Fedemot, zodat problemen met het wegdek snel kunnen worden gesignaleerd en opgelost.*

*De gladde wegmarkeringen, vooral de zebra paden, zijn een probleem. Daarom heeft de directie Beheer en Onderhoud een nieuw bestanddeel aan de verf toegevoegd dat de gladheid vermindert, terwijl de zichtbaarheid dezelfde blijft.*

*Waar nodig worden schuin aflopende stoepranden gebruikt. Voor de rest werden alle stoepranden*

En ce qui concerne l'infrastructure, la direction Gestion et Entretien de Bruxelles-Mobilité reste toujours attentive aux demandes particulières des motards. Elle reste en contact avec de nombreuses associations, dont Fedemot, pour entendre leurs désiderata et échanger des idées sur les améliorations à apporter aux voiries. Ce contact permanent permet de repérer rapidement les dégradations de revêtement, comme les nids-de-poule, puis de les reboucher dans des délais assez courts.

En parallèle, des réflexions globales ont eu lieu notamment sur la glissance des marquages au sol et les bordures de délimitation des sites propres réservés aux transports publics. Le point sensible des marquages est constitué par les passages pour piétons, vu leur surface importante. C'est pourquoi, dernièrement, la direction Gestion et Entretien a décidé d'ajouter à la peinture un nouveau composant atténuant la glissance tout en conservant les caractéristiques de visibilité. Ce fut un succès selon les motards empruntant nos voiries.

Pour les bordurettes, la réflexion a été entamée suite à une succession anormale d'accidents touchant les motards.

Un modèle de bordure biseautée a été adopté et est utilisé là où cela s'avère strictement nécessaire. Sinon, l'ensemble des bordurettes a été enlevé, et ce dès 2001 en certains endroits critiques, comme la rue Bara et le square Saintelette.

Bruxelles Mobilité a aussi décidé de procéder prochainement au remplacement des rails de sécurité simples par des rails de sécurité doubles, afin d'éviter les amputations accidentelles. Cela a été fait, par exemple, rue de la Fusée.

En outre, un traitement antidérapant pour surfaces métalliques - par exemple, les taques d'égout - est actuellement à l'étude. Notre souci est d'arriver à une coordination avec les concessionnaires qui ont aussi des taques en voirie.

Enfin, afin de faciliter le stationnement des motos dans la ville, une zone spéciale motos a été aménagée avenue de la Toison d'Or, à la porte de Namur. Bruxelles Mobilité sera également consulté par la ville de Bruxelles dans le cadre de la discussion relative aux emplacements moto dans

*verwijderd op bepaalde probleempunten, zoals de Barastraat en het Saincteletteplein.*

*Mobiel Brussel heeft ook beslist om enkele vangrails te vervangen door dubbele vangrails om te vermijden dat bij ongevallen ledematen van motorrijders worden afgerukt.*

*De mogelijkheid om metalen oppervlakken, zoals riooldeksels, met een antisliplagaat uit te rusten, wordt momenteel bestudeerd. We willen daarover overleg plegen met de wegbeheerders.*

*Om ervoor te zorgen dat motoren gemakkelijker kunnen parkeren in de stad, werd er een motorenparking ingericht in de Guldenvlieslaan. Mobiel Brussel zal ook advies verstrekken aan de stad Brussel inzake parkeerplaatsen voor motoren in openbare parkings.*

*In november 2010 organiseren we een opleiding van een halve dag voor jongeren die op de middelbare school zitten over risicogedrag in het verkeer, zoals druggebruik, overdreven snelheid enzovoort.*

*Het Brussels Gewest organiseert jaarlijks in oktober een verkeersveiligheidscampagne. Dit jaar is ze gericht op jonge voetgangers.*

*Op verzoek van het Brussels Gewest hebben het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) een aantal controles en audits uitgevoerd, meer bepaald inzake de herinrichtingsplannen voor de Lambermontlaan, de Woluwelaan enzovoort. Daarbij wordt rekening gehouden met alle weggebruikers, waaronder ook tweewielers.*

les parkings publics.

En ce qui concerne la sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière, nous avons collaboré l'année passée à la campagne nationale de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), "Ne vous laissez pas surprendre par les motards - Redoublez d'attention". La Région a participé aux réunions préparatoires et a aussi contribué financièrement à cette campagne.

Par ailleurs, nous organiserons au mois de novembre 2010 une formation d'une demi-journée sur les comportements à risque des adolescents dans la circulation : prise de drogue au volant d'une auto ou au guidon d'une mobylette, non-respect des limitations de vitesse, des feux rouges ou du port du casque, usage du GSM ou du MP3, etc. ; et ceci, à destination des enseignants des deuxième et troisième degrés du secondaire.

Chaque année, la Région organise au mois d'octobre une campagne de sécurité routière. Cette année, elle ciblera les jeunes piétons en ville. Elle sera officiellement lancée lors d'une conférence de presse au début du mois d'octobre 2010.

À la demande de la Région, l'IBSR et le Centre de recherches routières (CRR) ont réalisé - ou réalisent encore - plusieurs audits et inspections à titre expérimental. Les audits concernent les projets de réaménagement des boulevards Lambermont et de la Woluwe ; les inspections, la place Flagey et le boulevard du Souverain entre la place Wiener et le carrefour Herrmann-Debroux. Tant la procédure d'audit que la procédure d'inspection concernent l'ensemble des usagers, dont les conducteurs de deux-roues motorisés.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** C'est une réponse comme souvent très complète. Une précision cependant : vous parlez d'un composant qu'on ajoute au revêtement de peinture, notamment aux passages piétons. L'avez-vous fait généraliser sur le territoire de la Région, ou est-il encore à l'état de test ? L'utilise-t-on aussi à tous les endroits de marquage blanc, zébrés par exemple - ces zones qu'on raye, mais qui sont parfois aussi des endroits de passage qui peuvent s'avérer dangereux ? Mais j'aimerais

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *U had het over een stof die zou worden toegevoegd aan de verf voor de wegmarkeringen. Wordt die methode al in het hele gewest gebruikt, of zit ze nog in de testfase? Wordt ze enkel gebruikt voor zebrapaden, of ook voor andere wegmarkeringen?*

surtout savoir ce qu'il en est des passages pour piétons.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Selon mes informations, on le fait depuis trois ans et, depuis lors, ce système a été généralisé sur tous les marquages présents sur la voie publique où règne un certain trafic. Cela permet d'éviter que la route ne soit trop glissante et nuise à la sécurité.

**M. Philippe Pivin.**- Comment expliquer alors qu'on les voit de moins en moins bien ? Il s'agit là d'une plainte formulée de plus en plus souvent : le blanc des passages pour piétons s'efface de plus en plus rapidement. L'on ne constatait pas ce phénomène auparavant, car la durée de vie de la peinture semblait sensiblement plus longue.

Existe-t-il un lien de causalité entre le changement de composition de cette peinture et le fait que l'on ne voit plus aussi longtemps le marquage des passages pour piétons ? Vous avez dû constater que l'on doit renouveler de plus en plus fréquemment les peintures de ces zones sur les voiries régionales. Si vous ne l'avez pas observé, il importera de réaliser des études en la matière.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- C'est possible, mais je dois m'informer à cet égard. Je vais prendre contact avec l'administration pour lui demander si c'est le cas. Je vous transmettrai l'information dès qu'elle sera en ma possession.

- *L'incident est clos.*

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

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *De antislipstof wordt sinds drie jaar gebruikt. Op plaatsen met druk verkeer wordt ze gebruikt in alle wegmarkeringen.*

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Hoe verklaart u dat de wegmarkeringen steeds minder goed zichtbaar zijn? De witte kleurstof van de zebrastrapaden lijkt minder duurzaam te zijn dan vroeger. Is dat aan de nieuwe samenstelling van de verf te wijten? Bent u op de hoogte van het probleem of zult u de zaak laten onderzoeken?*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ik zal informatie inwinnen bij de administratie en zal u die zo snel mogelijk bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Pinxteren.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-

**LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

concernant "la possibilité d'une expérimentation de 'tourne à droite' pour les cyclistes".

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

**M. Arnaud Pinxteren.**- Vous avez exprimé à de nombreuses reprises votre volonté de favoriser la mobilité douce à Bruxelles et notamment la pratique du vélo. Je m'en réjouis évidemment.

Cet objectif, que je partage, se décline dans différentes possibilités d'actions : travaux d'infrastructures, travaux de voirie, information et sensibilisation des usagers, etc. La pratique du vélo en ville peut aussi être encouragée par une adaptation du Code de la route à la réalité cycliste.

Ainsi, la presse française se faisait récemment l'écho des expérimentations en cours à Strasbourg et Bordeaux du principe du "tourne à droite", qui autorise les cyclistes à passer au feu rouge à certains carrefours s'ils tournent à droite. Ces expérimentations ont en effet été récemment jugées comme positives par les autorités compétentes. Aucun accident n'a été constaté à Bordeaux, où l'expérimentation est menée depuis mai 2009 à une dizaine d'intersections.

Selon la mairie de Bordeaux, le "tourne à droite" cycliste a pour but de "favoriser la pratique du vélo en ville, mais également d'inciter les cyclistes à respecter les autres règles du Code de la route". Il est à noter que les expérimentations de Bordeaux et Strasbourg bénéficient d'une autorisation spéciale de l'État français.

Au regard de ces expériences positives, je souhaiterais, M. le secrétaire d'État, vous poser les questions suivantes.

Une expérience de "tourne à droite" a-t-elle déjà vu le jour en Région de Bruxelles-Capitale ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats ? Dans la négative - ce qui me semble être plutôt le cas, avez-vous pris des initiatives en direction du gouvernement fédéral en place ou prendrez-vous

**WEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

betreffende "het eventueel experimenteren met het 'rechts afslaan' voor fietsers".

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).**- *U hebt vaak gezegd dat u de zachte mobiliteit wilt promoten en de mensen wilt aanzetten de fiets als vervoermiddel te gebruiken. Uiteraard verheugt me dat.*

*Die doelstelling moet echter ook gepaard gaan met infrastructuurwerken en met informatie aan de gebruikers. Tevens zou men het verkeersreglement aan de noden van de fietsers moeten aanpassen.*

*In de Franse pers kon men onlangs lezen dat proefprojecten in Straatsburg en Bordeaux inzake het "rechts afslaan voor fietsers" een erg positief resultaat hadden. Beide steden hadden van de Franse Staat een speciale toelating gekregen om een proefproject te organiseren. Volgens het principe van het "rechts afslaan" mogen fietsers op sommige kruispunten door het rood licht rijden als ze rechts willen afslaan. Volgens de burgemeester van Bordeaux bevordert het "rechts afslaan voor fietsers" de aantrekkelijkheid van de fiets als stedelijk vervoermiddel en zet het de fietsers aan om de rest van het verkeersreglement beter na te leven.*

*Werd het "rechts afslaan voor fietsers" in het Brussels Gewest al uitgeprobeerd? Zo niet, hebt u contact opgenomen met de federale regering - of zult u dat in de toekomst doen - om dergelijke proefprojecten mogelijk te maken?*

des initiatives à l'égard du futur gouvernement pour rendre une telle expérimentation possible ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je peux vous signaler qu'aucune expérience de "tourne à droite" n'a été menée en Région bruxelloise, pour la simple raison que le Code de la route belge ne l'autorise pas. Le fédéral semble bel et bien opposé à des expériences comme celles de Strasbourg et de Bordeaux.

La Région bruxelloise n'est pas compétente en matière de législation routière et ne pourra pas faire une expérience sans accord préalable du fédéral. Un changement du Code dans ce sens a d'ailleurs été rapidement abandonné l'année passée par la commission fédérale où la Région bruxelloise avait abordé le point.

Le cycliste urbain profiterait d'une telle mesure selon moi : en ville, les carrefours à feux sont plus nombreux et la perte de temps pour les cyclistes augmente proportionnellement. Même en présence de zones avancées pour cyclistes (ZAC), le cycliste qui peut libérer le carrefour avant que le feu passe au vert sera plus rapidement en sécurité. Réaménager les carrefours à feux pour faire passer les cyclistes à droite des feux sera coûteux et prendra du temps.

D'ailleurs, il me semble que la sécurité des piétons est mieux assurée par le dispositif bordelais, qui signale par un feu orange clignotant au cycliste virant à droite qu'il doit faire attention, ce qui n'est pas le cas avec un dépassement du feu par la droite. Comme en ville de nombreux carrefours n'ont pas d'aménagement cyclable, aménager un passage à droite des feux ne sera que rarement possible, faute de place.

Comme vous, je suis favorable à identifier et exécuter des modalités qui améliorent la circulation des cyclistes dans notre Région. Je reprendrai contact avec le fédéral à ce propos dès que le nouveau gouvernement fédéral sera en place.

Cependant, vu la crise politique, la situation ne sera pas éclaircie de sitôt. Qui sait, après les élections, avec un nouveau gouvernement fédéral, il sera peut-être possible d'arriver à un accord ? Je

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *In het Brussels Gewest wordt niet geëxperimenteerd met het rechts afslaan, omdat de Belgische Wegcode dat niet toelaat. De federale overheid lijkt geen voorstander van dergelijke experimenten en het Brussels Gewest is niet bevoegd om ze op eigen houtje uit te voeren. Een wijziging van de Wegcode werd afgewezen door de federale commissie.*

*Nochtans zou dit een nuttige maatregel zijn voor de fietsers in de stad. Zij verliezen veel tijd door rode lichten. Vroeger vertrekken dan de wagens zou veiliger zijn en de kruispunten heraanleggen zodat de fietsers rechts van de lichten kunnen rijden, is een dure grap.*

*In Bordeaux maakt een oranje knipperlicht de fietsers er overigens op attent dat ze moeten letten op overstekende voetgangers.*

*Ik ben steeds voorstander van maatregelen die het fietsverkeer vlotter doen verlopen. Ik zal dan ook zeker contact opnemen met de nieuwe federale regering, met wie een akkoord misschien mogelijk zal zijn. Als dat lukt, kan de staten-generaal van de verkeersveiligheid 2011-2020 al proefprojecten uitwerken.*

contacterai de toute façon le nouveau ministre de la Mobilité afin d'examiner ensemble comment nous pouvons avancer dans ce dossier. Lorsqu'une solution sera trouvée au niveau fédéral, des projets-pilotes pourront peut-être même déjà être élaborés dans le cadre des états généraux de la Sécurité routière 2011-2020.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Merci pour cette réponse qui constate une certaine impossibilité à décider pour nous-mêmes en la matière. Loin de moi l'idée de régionaliser le Code de la route, mais il faut constater en l'espèce que cela pourrait présenter un certain avantage.

Néanmoins, je prends acte de votre volonté de prendre contact avec le nouveau ou la nouvelle ministre fédérale(e) de la Mobilité. Vous aurez notre appui sincère et volontariste à cette occasion.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN,

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

ET À M. BRUNO DE LILLE,  
SECRÉTAIRE D'ETAT 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 "les dangers des itinéraires cyclables entre les rails de tram".

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *Ik begrijp uit uw antwoord dat het gewest hiervoor niet bevoegd is. Ik pleit niet vaak voor de regionalisering van bevoegdheden maar in het geval van het verkeersreglement is dat misschien toch aangewezen.*

*U hebt uiteraard onze steun voor uw onderhandelingen met de nieuwe federale minister van Mobiliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

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

betreffende "de gevaren van de fietsbanen tussen de tramrails".

**M. le président.-** La ministre Brigitte Grouwels répondra à l'interpellation.

La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren.-** Il n'est pas dans mes habitudes de revenir sur des faits divers, a fortiori tragiques. Néanmoins, celui-ci m'a interpellé en ma qualité de cycliste quotidien, et ce, à plus d'un titre.

Le dimanche 25 avril, un cycliste a tragiquement perdu la vie chaussée d'Alsemberg à Uccle. Suivant les recommandations du marquage au sol, il circulait entre les rails de tram lorsqu'une de ses roues s'est coincée dans l'un de ceux-ci. La collision avec un tram arrivant dans l'autre sens n'a pu être évitée.

Ce fait divers dramatique met une nouvelle fois en lumière les difficultés de partage de l'espace public entre usagers et le danger mortel que représente l'absence d'aménagements cyclistes sécurisés.

Les marquages au sol dont il est question et qui existent sur d'autres voiries - notamment, chaussée de Charleroi - ne sont en effet pas des pistes cyclables en tant que telles. Ce sont des itinéraires cyclables qui permettent d'indiquer (ou de faire croire) que le vélo a sa place dans ces voiries. Par ailleurs, en présence d'un tram, il n'est pas clair pour le cycliste de savoir s'il doit continuer à rouler au milieu des rails, suivant le logo imprimé qui l'y invite, ou se mettre sur le côté suivant la règle de la priorité absolue du tram.

Permettez-moi de penser que cet accident est arrivé car, trop souvent, priorité est donnée au stationnement automobile plutôt qu'à la construction d'une piste cyclable, rendant dangereuse la cohabitation des modes de déplacement durables comme la marche, le tram ou le vélo.

Comment justifiez-vous le recours à ce type de marquage ? Avez-vous conscience de la dangerosité de celui-ci ? Cette pratique est-elle encore d'usage sur d'autres voies régionales ou dans le cadre de nouveaux aménagements de voiries ? Envisagez-vous de recourir à d'autres types d'aménagements alternatifs ?

**De voorzitter.-** Minister Brigitte Grouwels zal de interpellatie beantwoorden.

De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *Het is niet mijn gewoonte om vragen te stellen over incidenten, zeker niet als het gaat om tragische gebeurtenissen. Toch maak ik een uitzondering voor het voorval van zondag 25 april, toen een fietser om het leven kwam op de Alsembergsesteenweg in Ukkel. Conform de wegmarkeringen fietste hij tussen de tramsporten. Een van de fietswielen raakte gekneld in het spoor, en helaas werd de fietser aangereden door een tram die uit de andere richting kwam.*

*Dit droevige feit illustreert eens te meer de gevaren waar het gebrek aan specifieke voorzieningen voor fietsers toe leidt. De wegmarkeringen op de bewuste steenweg - die we ook op vele andere wegen aantreffen - zijn geen echte fietspaden. Het zijn veeleer aanduidingen die erop wijzen dat er ook fietsers op de baan zijn. Deze logo's bevinden zich tussen de tramsporten; voor een fietser is het onduidelijk of hij rechts van de sporen moet blijven dan wel in het midden van de sporen over de logo's moet fietsen.*

*De achterliggende oorzaak van dit ongeval is dat er nog steeds voorrang wordt gegeven aan parkeerplaatsen boven een apart fietspad.*

*Wat denkt u van dergelijke wegmarkeringen? Bent u zich bewust van de gevaren? Zal een dergelijke markering nog worden gebruikt als een gewestweg wordt heraangelegd? Welke zijn de alternatieven?*

*Discussion*

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Je dis depuis des années que ce n'est pas une bonne idée de faire circuler des vélos entre les rails de tram et que c'est un facteur d'accidents. Il est nettement préférable d'aménager des itinéraires cyclables dans les rues parallèles à celles où circulent les trams. D'autant plus que les trams sont prioritaires par rapport à tous les autres usagers et que, particulièrement par temps de pluie, les vélos se retrouvent vite en difficultés sur les rails de trams ou les pavés qui les entourent.*

*Placer des logos entre les rails de tram ne peut suffire à transformer ces endroits en infrastructures à part entière pour les cyclistes. Cela peut juste servir à avertir les cyclistes - et les automobilistes - du danger qu'il y a à rouler à droite des voies. Le problème n'est toutefois pas réglé pour autant.*

*On ne peut accepter ce genre d'aménagement que lorsqu'il n'y a vraiment aucune autre solution.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *En général, je donne la préférence à l'installation de pistes cyclables, mais ce n'est pas possible partout. À certains endroits, il faut chercher d'autres solutions pour donner une place aux cyclistes.*

*Bespreking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik wijs er al jaren op dat het geen goed idee is om fietsers tussen tramspoeren te laten rijden. Het is veel beter om fietsroutes aan te leggen in straten die parallel lopen met straten waardoor trams rijden, als dat mogelijk is. Trams hebben immers voorrang op alle andere weggebruikers. Er gebeuren heel wat ongevallen met trams en voetgangers of fietsers. Bovendien is het vooral bij regenweer erg moeilijk om te vermijden dat je fietswiel in een tramspoor vastraakt, zeker als er kasseien liggen. Ik ken gevallen van ervaren fietsers die het al meegemaakt hebben en zwaar ten val zijn gekomen.

We hadden het over de logo's. Er zijn uiteraard plekken waar alle soorten weggebruikers onvermijdelijk samenkommen. Ik vraag me echter af of het geen waanidee is om dergelijke gevraarlijke punten aan te pakken door een aantal logo's aan te brengen. Ik begrijp wel de redenering, namelijk dat er logo's tussen de tramspoeren worden geplaatst om te vermijden dat er rechts van de sporen wordt gefietst. Een openslaande deur van een geparkeerde wagen kan er echter al toe leiden dat je als fietser de reflex hebt om uit te wijken en dat je met je wiel klemt komt te zitten in een tramspoor. Ik zou dergelijke situaties toch enkel uitzonderlijk toepassen. Het is geen oplossing die mag doorgaan voor volwaardige fietsinfrastructuur.

We mogen de mensen geen zand in de ogen strooien. Logo's tussen tramspoeren mogen niet volstaan om te doen alsof er een fietsroute is. De logo's mogen enkel dienen als een soort van waarschuwing voor fietsers en automobilisten en kunnen enkel door de beugel op plaatsen waar er geen andere mogelijkheid is.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik geef er in het algemeen natuurlijk ook de voorkeur aan dat er fietspaden worden aangelegd, maar dat is niet overal mogelijk. Op sommige plaatsen moeten er andere oplossingen worden gezocht om fietsers een plaats te geven. We hebben het niet over de mogelijkheid om fietsers op trambeddingen te laten

(poursuivant en français)

Le logo "vélo" est utilisé pour indiquer aux cyclistes quel est le meilleur endroit pour circuler sur la chaussée. Dans les rues empruntées par les trams, ces marquages se trouvent soit entre les voies soit à côté des voies. La différence réside dans l'espace dont peut disposer le cycliste entre la bordure et les rails ou entre les voitures garées et les rails.

Il est important de souligner que le plus grand conflit n'est pas entre les trams et les cyclistes, mais bien entre les voitures et les cyclistes. Le marquage sert à indiquer aux conducteurs de voitures que le cycliste a bel et bien sa place sur la chaussée, au besoin entre les rails, quand il n'y a pas de piste cyclable en site propre.

Je concède toutefois que, lors de la législature précédente, trop de logos vélos ont été apposés. J'ai dès lors donné instruction à l'administration régionale de limiter l'utilisation de ces marquages de façon à ce qu'ils répondent au besoin initial, à savoir indiquer clairement aux conducteurs et aux cyclistes à quel endroit le cycliste devrait se trouver afin d'assurer une bonne sécurité.

Suite à l'accident auquel vous faites allusion, et aux deux autres accidents qui se sont produits avec des cyclistes au Solbosch, une réunion a été organisée avec toutes les parties concernées et l'IBSR. Il en résulte qu'il n'y a pas de raison de remettre en cause le choix d'inciter les cyclistes à rouler entre les rails de tram à certains endroits. La cellule Cyclistes de Bruxelles Mobilité étudiera un réaménagement de la zone à l'approche de l'arrêt Solbosch, soit la partie qui est en descente, pour sécuriser le passage des cyclistes et rendre le site plus lisible.

Mon collègue le secrétaire d'État Bruno De Lille étudie actuellement, en collaboration avec les associations de cyclistes, la possibilité de mener une action de sensibilisation ciblée relative aux points d'attention les plus importants pour rouler à vélo en sécurité. Notez encore qu'en 2008 et 2009 un seul accident a eu lieu impliquant un cycliste circulant sur des voies de tram.

Nous continuerons à indiquer par des logos où il est souhaitable que les cyclistes circulent mais, comme je l'ai déjà signalé, de façon plus modeste. Cette

rijden. Ik doel op situaties waarin fietsers tussen de trams kunnen rijden, maar waarin er ook auto's vlakbij hen passeren.

(verder in het Frans)

*Het fietslogo duidt aan waar de fietser het best kan rijden. Soms is dat tussen de trams, soms ernaast, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Tevens wijst dit logo de automobilisten erop dat ze rekening moeten houden met fietsers op de weg. De grootste moeilijkheden doen zich immers voor tussen fietsers en auto's, niet tussen fietsers en trams. Er zijn inderdaad teveel van dergelijke logo's aangebracht in de vorige legislatuur. Ik heb de administratie gevraagd om het gebruik strikt te beperken tot de oorspronkelijke bedoeling.*

*Naar aanleiding van de recente incidenten hebben we een vergadering georganiseerd met alle betrokken instanties en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Dit overleg bevestigde dat het op sommige plaatsen de beste optie is fietsers aan te moedigen om tussen de sporen te rijden. Wel zal Brussel Mobiliteit nagaan wat er kan gebeuren om de halte Solbosch en omgeving veiliger en duidelijker te maken voor fietsers. Mijn collega Bruno De Lille onderzoekt in samenwerking met de fietsersverenigingen de mogelijkheden voor een bewustmakingscampagne rond veilig fietsen. Overigens was er in 2008 en 2009 maar een enkel ongeval met een fietser tussen de trams.*

*Aparte fietspaden zijn zeker de beste optie, maar helaas kunnen we ze niet overal aanleggen. Daarom zullen we de fietslogo's blijven gebruiken, zij het op spaarzamere wijze.*

pratique est également appliquée à Gand, où le nombre de cyclistes est plus important qu'à Bruxelles et où de surcroît la largeur disponible entre les rails est inférieure à celle de Bruxelles, sans que ceci soit perçu comme accidentogène, tant objectivement que subjectivement.

Je répète que les pistes cyclables en site propre sont la meilleure solution, mais ce n'est pas possible partout. À ces endroits, nous pouvons utiliser les logos de manière modérée.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Je vous remercie pour ces réponses. Je partage évidemment votre avis, il s'agit d'un conflit entre les automobilistes et les cyclistes. J'entends que vous souhaitez en priorité réaliser des pistes cyclables, donc j'imagine que cette attention sera particulièrement présente dans tous les nouveaux projets d'aménagement.

Je note avec satisfaction que vous avez demandé la limitation de l'utilisation des logos. Cela doit rester une exception, qui peut avoir des aspects positifs tant pour la sécurité du cycliste que pour rappeler à l'automobiliste la présence des cyclistes en ville.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATION DE MME DELFORGE

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

concernant "les rapports privilégiés entre la STIB et une chaîne de magasins".

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

**Mme Céline Delforge.-** J'en profite pour demander de transmettre à la ministre mon petit dossier concernant les parfums synthétiques ; dès qu'elle en aura pris connaissance, je ne manquerai pas de

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *De kern van het probleem is inderdaad hoe fietsers en auto's met elkaar te verzoenen. Aangezien de minister aparte fietspaden de beste optie vindt, neem ik aan dat hieraan voorrang zal worden gegeven bij nieuwe projecten.*

*Het doet me plezier dat u het gebruik van de fietslogo's zult beperken. Ze moeten slechts worden aangebracht daar waar ze echt nuttig zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de bevorrechte relaties tussen de MIVB en een warenhuisketen".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Kan het dossier over de synthetische parfums aan de minister worden bezorgd? Ik zal haar hierover bij een andere gelegenheid interpelleren.*

l'interpeller sur le sujet.

Comme Mme la ministre l'annonçait sur son site internet, "pendant les quatre jours fous de l'Inno, la STIB vous offre le transport aller-retour sur l'entièreté de son réseau à chacune de vos visites dans un des magasins bruxellois de Galeria Inno - Offre exclusive du jeudi 22 au dimanche 25 avril 2010 aux détenteurs de la carte Galeria Inno Advantage".

Cette opération a judicieusement été appelée "Quatre jours fous avec la STIB". En effet, dans le chef d'un service public, c'est tout à fait fou ! En reprenant un slogan bien connu de la chaîne de magasins, la STIB se transforme en opérateur marketing et utilise son site internet comme fenêtre publicitaire pour Galeria Inno.

De plus, pour obtenir le transport gratuit, il ne suffit pas d'aller faire ses courses dans le magasin susmentionné, encore faut-il souscrire à sa carte de fidélité, ce qui implique bien entendu de transmettre une série de données personnelles. De nos jours, les données personnelles ont une valeur marchande.

Dans ces conditions, combien cette opération a-t-elle coûté à la STIB et quelle est la ventilation de ce budget ?

D'où émane l'idée de cette campagne : de la STIB, de la chaîne de magasins ou d'une agence de marketing ? Dans ce cas, l'agence de la STIB ou de la chaîne de magasins ? Je n'oserais croire qu'elles s'adressent à la même agence.

À quelles fins la STIB demande-t-elle le numéro de la carte de fidélité des magasins Inno ? Quelles sont les données personnelles récoltées par la STIB dans le cadre de cette opération ? Des données récoltées par la STIB sont-elles transmises à la chaîne de magasins ? La chaîne Galeria Inno offre-t-elle une compensation à la STIB ? Si oui, sous quelle forme ?

Il me paraît souhaitable que des associations de commerçants ou Atrium et la STIB collaborent pour offrir un ticket STIB de la même façon que les tickets de parking sont parfois remboursés. En revanche, il me semble inadmissible que la STIB devienne porte-parole et agent de marketing d'une

*De minister heeft op haar website aangekondigd dat de MIVB tussen 22 en 25 april gratis vervoer aanbiedt aan de houders van een Galeria Inno Advantage-kaart.*

*Deze campagne droeg als titel "Vier dolle dagen met de MIVB". Dat is totaal ongepast voor een openbare dienst. De MIVB wordt zo een deel van de marketing van Galeria Inno en stelt haar website voor een reclamecampagne ter beschikking van dit bedrijf.*

*Bovendien gaat het niet alleen om winkelen bij het voornoemde bedrijf, maar ook om het invullen van een getrouwheidskaart waarbij een aantal persoonlijke gegevens worden verstrekt. Die gegevens hebben een bepaalde marktwaarde.*

*Hoeveel heeft de MIVB aan deze campagne betaald en hoe werd de begroting hiervan opgesteld?*

*Wie heeft het initiatief voor deze campagne genomen?*

*Wat is de MIVB van plan met het kaartnummer van de Inno-klanten? Welke persoonlijke gegevens heeft de MIVB tijdens deze campagne verzameld? Krijgt de warenhuisketen inzage in deze gegevens? Welke vergoeding betaalt Galeria Inno aan de MIVB?*

*Het lijkt me een goede zaak dat handelaarsverenigingen of Atrium met de MIVB samenwerken om een vervoerbewijs aan te bieden, net zoals dat met terugbetaalde parkingtickets gebeurt. De Ecolo-fractie vindt het echter onaanvaardbaar dat de MIVB optreedt als woordvoerder en marketingvertegenwoordiger van een bepaalde winkelketen.*

*Het betreft hier geen campagne om burgers ertoe aan te zetten zich met het openbaar vervoer naar de handelswijken te begeven. Wel is er sprake van belangenvermenging tussen een openbaar en een privébedrijf.*

*Hoe verklaart u dat een openbare dienst waarvoor u bevoegd bent zijn klanten naar een welbepaalde winkelketen stuurt? De reclameboodschap is op dat vlak zeer expliciet. Bestaat er een bijzonder relatie tussen de MIVB en Galeria Inno? Is dit een proefballonnetje voor een "MOBIB C&A"- of "MOBIB Lidl"-kaart?*

chaîne de magasins en particulier.

Nous ne sommes clairement pas dans une communication visant les citoyens à rejoindre les noyaux commerciaux en transport en commun, mais bien dans une confusion d'intérêts d'une entreprise publique qui se met au service d'une entreprise privée.

Comment expliquez-vous qu'un service public sous votre tutelle incite les usagers à se rendre dans une chaîne de magasins précise ? En effet, le message ne consiste pas à inciter à "prendre les transports en commun pour faire ses courses", mais à "aller faire ses courses à l'Inno car la STIB paie le ticket". Un lien privilégié existe-t-il entre la STIB et les magasins Galeria Inno ? Aurons-nous bientôt droit à la carte "MOBIB C&A" ou "MOBIB Lidl" pour les moins nantis ?

Enfin, dans le contexte d'économies que nous connaissons, il est pour le moins déplacé de la part de la STIB d'offrir des trajets gratuits à ceux qui ont les moyens d'aller faire du shopping dans une chaîne de magasins d'un certain standing, les autres usagers se contentant d'encaisser les augmentations de tarifs et diminutions de service.

La STIB voudrait choyer certains usagers aux revenus plus confortables, qu'elle appelle d'ailleurs judicieusement clients, qu'elle ne s'y prendrait pas autrement. En effet, les usagers reçoivent tous le même service ; les clients, eux, sont traités en fonction de leur pouvoir d'achat. Cette dérive mérite une sérieuse explication au regard de l'affirmation du caractère public de la STIB dans l'accord de gouvernement.

Par ailleurs, depuis cette collaboration STIB-Galeria Inno, on a pu voir que les détenteurs d'une carte de fidélité de la FNAC obtenaient des tickets vierges, tout comme les demandeurs de la carte d'abonnement auprès d'une importante chaîne de cinémas.

Il suffisait de remplir le ticket soi-même et c'était valable. J'ai d'ailleurs remarqué que l'on ne ciblait pas de petits cinémas ou libraires indépendants dans le cadre de telles opérations. Je m'interroge d'autant plus sur le modèle commercial que tout cela promeut. Il me semble intéressant de savoir ce qui justifie ce genre d'actions ponctuelles, qui

*In deze context van besparingen is het bovendien ongepast dat de MIVB een campagne voert die gericht is op personen die in een winkelketen van een zekere standing kunnen gaan shoppen, terwijl de gewone gebruiker van het openbaar vervoer de tariefverhogingen en de daling van de kwaliteit maar voor lief moet nemen.*

*De MIVB wil "klanten" met een zekere standing in de watten leggen. Gewone gebruikers krijgen echter allemaal dezelfde dienstverlening. Meer koopkracht geeft dus recht op een betere behandeling. De MIVB mag komen verantwoorden in hoeverre een en ander past in het kader van het openbaar karakter van de MIVB zoals dat in het regeerakkoord aan bod komt.*

*Het volstond het ticket zelf in te vullen. Ik heb vastgesteld dat kleine onafhankelijke filmzalen of boekenwinkels niet bij dergelijke initiatieven worden betrokken. Ik stel me dan ook vragen over een dergelijk commercieel model waarbij de MIVB grote multinationals extra reclame bezorgt.*

concernent de grandes chaînes multinationales qui semblent entretenir des relations privilégiées avec la STIB.

*Discussion*

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

**M. Jamal Ikazban.-** Nous partageons entièrement les inquiétudes de Mme Céline Delforge et nous trouvons absolument anormal qu'il faille consommer pour bénéficier d'un droit à voyager gratuitement sur le réseau de la STIB, entreprise publique. Cela signifie que, durant les quatre jours que dure l'opération, un usager qui a dépensé des centaines d'euros peut voyager gratuitement alors qu'un chômeur doit, lui, payer son billet.

Nous espérons au moins que cette opération publicitaire n'aura rien coûté à la STIB et qu'elle a été financée entièrement par Galeria Inno. Nous aurons sans doute des éléments de réponse quant à ce point précis. Dans la négative, il s'agirait d'une dotation tout à fait illégale et sans fondement juridique ou privé.

De manière générale, nous encourageons vivement la STIB à promouvoir l'usage des transports en commun et ce, en collaboration avec les associations de commerçants, à condition bien sûr que ce soit toujours dans le respect de l'intérêt général et non en fonction d'intérêts particuliers.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La STIB réalise depuis de nombreuses années des études auprès de ses clients potentiels afin de mieux cerner les raisons qui les inciteraient à (ré)utiliser les transports publics. Parmi les raisons les plus citées, on retrouve principalement les situations de loisirs et de shopping, là où la pénibilité de la voiture est avérée (congestion de circulation, parking coûteux ou difficile) et où l'offre de transport public est par contre soutenue.

En écho à ces études et pour répondre à son défi de croissance de clientèle, la STIB - de sa propre initiative - s'est inscrite depuis plusieurs années dans une logique de partenariats, que ce soit dans le cadre d'événements festifs (Couleur Café, 20 km de

*Bespreking*

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

**De heer Jamal Ikazban (in het Frans).-** *Ook wij vinden het abnormaal dat mensen die eens goed gaan shoppen, een gratis ritje krijgen van de MIVB. Het is niet correct dat de MIVB, een overheidsbedrijf, mensen die consumeren bevoordeelt.*

*We hopen maar dat deze reclameactie de MIVB niets heeft gekost en dat ze volledig door Galeria Inno werd gefinancierd. Zo niet gaat het om een gift zonder enige juridische grondslag.*

*Uiteraard sporen we de MIVB aan om het openbaar vervoer te promoten in samenwerking met de handelaars, maar het algemeen belang moet wel altijd boven het privébelang staan.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB polste in het verleden bij potentiële klanten naar wat hen ertoe zou aanzetten over te stappen op het openbaar vervoer. Het meest voorkomende antwoord was shoppen en vrijetidsbesteding op plaatsen die men moeilijk met de auto kan bereiken, maar die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.*

*Op grond van deze bevindingen heeft de MIVB samenwerkingsverbanden opgezet voor de evenementen Couleur Café, de 20km door Brussel en Winterinterpret, maar ook voor enkele zuiver commerciële acties met IKEA, Galeria Inno, en UGC.*

Bruxelles, Plaisirs d'Hiver, ...) ou d'actions commerciales spécifiques (Ikea, Inno, UGC, ...).

Il ne s'agit donc pas de promouvoir une enseigne précise, mais de modifier les comportements de déplacements là où l'usage des transports publics est plus que légitime. Le partenariat avec Galeria Inno a coûté à la STIB 5.425 euros, soit 2.849 euros pour la diffusion de 59 tags radio de 5 secondes auprès de 4 radios régionales du 16 au 25 avril dernier, 834 euros pour la production du spot et 1.142 euros pour les 528 vouchers.

La STIB a demandé le numéro de la carte avantage uniquement pour filtrer le chargement du voucher et éviter tout risque de fraude.

La STIB ne reçoit les données que des clients qui ont demandé de recevoir la newsletter de la STIB ainsi que celles des clients qui ont accepté de répondre à une enquête de satisfaction. Les seules données qui sont fournies à Galeria Inno sont les numéros des cartes de fidélité des clients ayant demandé un voucher.

Il s'agit d'un partenariat dans lequel Galeria Inno s'engage à promouvoir l'accessibilité en transport public de ses magasins au travers de ses supports de communication : mailing clients, site internet, newsletter, flyers, presse et diffusion de films sur les écrans dans les magasins.

D'autres actions en faveur des transports publics sont également prévues dans les prochains mois, telles qu'un mailing postal à plus de 150.000 clients, un mailing électronique, de l'affichage dans les magasins, de l'espace dans le magazine "Sensa" ainsi que des annonces vocales diffusées dans le Woluwe Shopping Center.

Dans la mesure où les noyaux commerciaux sont bien desservis et désireux de promouvoir leur accessibilité en transport public dans l'ensemble de leur support de communication, la STIB est ouverte à toute forme de partenariat. La STIB est d'ailleurs déjà en contact depuis plusieurs mois avec Atrium, dans le cadre de la promotion de l'ouverture tardive des commerces les jeudis en soirée, ainsi que pour l'organisation d'une journée "Shopping autrement" pendant la semaine de mobilité 2010, où certains quartiers bien desservis seront mis en avant.

*Het gaat er niet om een bepaald merk of winkelketen te promoten maar wel om de verplaatsingsgewoonten van de bevolking te beïnvloeden ten gunste van het openbaar vervoer. Het partnerschap met Galeria Inno heeft de MIVB 5.425 euro gekost voor radiotags, een tv-spot en vouchers.*

*De MIVB vroeg het nummer van de Advantagekaart alleen maar op om het opladen van de voucher te kunnen filteren en fraude te voorkomen. De MIVB heeft slechts toegang tot de gegevens van klanten die de nieuwsbrief ontvangen of die aan een tevredenheidsonderzoek hebben deelgenomen. De enige gegevens die aan Galeria Inno zijn overgedaan, zijn de nummers van de getrouwheidskaarten van klanten die om een voucher hadden gevraagd.*

*Galeria Inno verbindt er zich toe om in het kader van het partnership de aandacht te vestigen op de bereikbaarheid van haar winkels met het openbaar vervoer, en dit via haar eigen communicatiekanalen: mailings naar klanten, de website, de nieuwsbrief, flyers, de pers, videoclips in de winkels, enzovoort.*

*De komende maanden volgen er ook andere acties ter promotie van het openbaar vervoer, zoals een mailing aan ruim 150.000 klanten, een elektronische mailing, affiches in winkels, reclame in het magazine Sensa en gesproken aankondigingen in het Woluwe Shopping Center.*

*De MIVB staat open voor partnerschappen met winkelcentra die hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer willen promoten. Zo overlegt het al maanden met Atrium over eventuele maatregelen op donderdag, wanneer de winkels langer open zijn, en over de organisatie van een alternatieve winkeldag tijdens de week van de mobiliteit 2010.*

*We maken geen reclame voor specifieke winkelketens, maar wel voor de bereikbaarheid van winkels met het openbaar vervoer, als de ketens daar zelf achter staan. Dat is het geval met Inno.*

*Het gaat er vooral om mensen aan te moedigen om niet altijd de auto te nemen als ze een winkelcentrum bezoeken. Het is goed dat de MIVB toont dat winkelen met het openbaar vervoer een betere keuze is voor de stad dan winkelen met de*

Il ne s'agit en aucun cas de faire la promotion d'une enseigne particulière, mais bien de promouvoir son accessibilité en transport public, lorsque celle-ci est excellente et lorsque le partenaire, commercial ou non, accepte d'en faire massivement la promotion. C'est le cas avec les magasins Inno de Bruxelles, comme ce fut le cas dans le cadre des partenariats précédents.

En conclusion, et bien au-delà de l'enseigne, il s'agit surtout de modifier les comportements de déplacement vers les centres commerciaux, où l'usage des transports publics n'est malheureusement pas encore une évidence pour tous. Connaissant votre attachement à la promotion du transfert modal vers les transports publics, je pense que vous vous réjouirez comme moi de ce que notre société bruxelloise de transport public s'attache à démontrer que shopping et transport public sont une combinaison plus vertueuse pour la ville que l'affirmation généralement entendue dans les quartiers commerçants, selon laquelle shopping implique voiture privée et places de parking.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je suis extrêmement attachée au transfert modal vers les transports publics et c'est là que le bât blesse. Nous nous trouvons dans le cas précis d'une confusion d'intérêts entre une entreprise publique qui, en diffusant des spots publicitaires reprenant les slogans d'une grande chaîne, rend l'association STIB - Inno évidente et offre donc à cette enseigne une page de publicité gratuite, aux frais du contribuable.

Cette association de la STIB à des enseignes comme l'Inno, l'UGC, Ikea ou la Fnac est problématique. Il arrive d'ailleurs que ces tickets gratuits soient généralement offerts par ceux qui en bénéficient, grâce à leur carte de fidélité, à un collègue ou un ami auquel ils veulent épargner de devoir acheter un ticket ce jour-là.

Vous n'avez toujours pas répondu à ma question de savoir qui a pris l'initiative de prendre contact avec cette grande chaîne de magasins. L'idée émanait-elle d'un bureau de marketing ?

D'autre part, comment expliquez-vous que la STIB

eigen wagen.

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het is goed dat mensen zich op een andere manier verplaatsen. Nu maakt de MIVB echter reclame voor een grote winkelketens en dat op kosten van de belastingbetalen.*

*Ik ben tegen de samenwerking van de MIVB met bedrijven als Inno, UGC, IKEA of Fnac. Het gebeurt trouwens vaak dat de mensen hun gratis MIVB-tickets doorgeven aan anderen.*

*Ik vroeg u wie het initiatief nam om de MIVB contact te laten leggen met winkelketens. U hebt daar niet op geantwoord.*

*Waarom werkt de MIVB samen met grote ketens en niet met kleine winkels, boekhandels en onafhankelijke bioscopen? De campagne van de MIVB zet mensen ertoe aan om klant te worden bij zulke grote ketens.*

*Ik vind het geen slecht idee om gratis MIVB-tickets aan te bieden aan potentiële klanten die bereid zijn om hun auto te laten staan, maar wie klant is bij Inno, IKEA, UGC of de Fnac, kan zich wellicht ook*

travaille avec des marques particulières, en l'occurrence des chaînes ? Qu'est-ce qui justifie le fait que celles-ci soient privilégiées, au détriment des petits commerces, libraires et cinémas indépendants ? Cette campagne incite les gens à effectuer leurs achats dans les grandes chaînes.

Je ne suis pas opposée au fait que l'on offre des tickets de transports gratuits aux clients potentiels qui se disent prêts à abandonner leur voiture pour faire une série de déplacements liés aux loisirs et au shopping. Mais ce type de clientèle n'a probablement pas réellement besoin de réaliser une économie de 3,50 euros quand elle se rend à l'Inno, chez Ikea, à l'UGC ou à la Fnac. Que la STIB réalise des spots publicitaires pour dire qu'il faut penser à la STIB lorsqu'on se rend dans tel ou tel noyau commercial ne pose pas de problème. Mais pourquoi offrir des tickets à des gens pour lesquels le prix n'est manifestement pas le principal critère ?

Quel est votre avis, d'un point de vue politique, sur le fait qu'une entreprise publique placée sous votre tutelle conclue des partenariats privilégiés avec des chaînes de magasins précises, dont elle assure la promotion dans des fenêtres publicitaires, sur des chaînes de radio et son site internet ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous constatons tous les jours que de nombreuses personnes se rendent de préférence en voiture dans les centres commerciaux. La STIB cherche donc des moyens pour convaincre ces personnes à effectuer un transfert modal et pour leur faire réaliser qu'il leur est également possible d'emprunter les transports en commun.

On peut toujours discuter des méthodes ou de la publicité utilisée pour inciter à un transfert modal. Je vous ai cité les montants utilisés pour cette campagne, et ils ne sont pas très élevés pour de la publicité. Le fait que cette publicité et un message incitant à prendre les transports en commun aient été diffusés dans les courriers de ces magasins a une valeur, laquelle n'est pas comptabilisée dans le budget dépensé par la STIB pour les spots et les tickets. C'est pourtant à mettre dans la balance lorsqu'on parle de marketing.

*een MIVB-ticket veroorloven. Ik vind het goed dat de MIVB reclame maakt, maar waarom deelt ze gratis tickets uit aan mensen die daar geen behoefté aan hebben?*

*Wat vindt u ervan dat de MIVB samenwerkt met en promoot maakt voor bepaalde bedrijven?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Veel mensen verkiezen de auto om te gaan winkelen. De MIVB probeert hen aan te moedigen om over te stappen op het openbaar vervoer. De manier waarop ze dat doet, zal altijd wel voer voor discussie zijn. De campagne in kwestie kost niet veel. De ketens hebben ook op eigen kosten publiciteit gemaakt voor de MIVB.

*De campagne werd gevoerd omdat uit een studie is gebleken dat veel mensen de wagen gebruiken om boodschappen te doen. We hebben een methode gezocht om daar iets aan te doen. Ik hoop dat de mensen op een dag spontaan voor het openbaar vervoer zullen kiezen om te gaan winkelen, maar dat doen ze nu nog niet.*

*Ik sta dan ook achter de campagne, die zich niet enkel beperkt tot de grote ketens die u vermeldde. De MIVB onderzoekt met Atrium op welke manier ze in alle handelskernen de mensen ertoe kan*

À l'origine de cette action, il y avait également l'étude commanditée par la STIB, laquelle a démontré que de nombreuses personnes vont encore faire leurs courses en voiture. Nous avons donc cherché un moyen de modifier cette attitude. J'espère qu'un jour, les gens choisiront systématiquement d'emprunter les transports en commun pour se rendre dans les magasins. Mais actuellement, ce n'est pas encore évident.

Je peux donc comprendre cette action qui va au-delà des grands magasins que vous avez cités. Le fait que la STIB examine avec Atrium comment stimuler le transfert modal dans tous les centres commerciaux et là où il y a suffisamment de transports en commun signifie qu'on est également attentif aux petits magasins et pas seulement aux grandes chaînes.

C'est une action qui est ponctuelle dans la mesure où son objectif est de faire changer le comportement des clients et de les inciter à devenir fidèles à la STIB, même lorsqu'ils vont faire des courses. J'ai une approche un peu moins critique que vous par rapport à cette action. J'espère qu'il est possible de faire changer la mentalité des gens et de les inciter à faire leurs courses en transports en commun.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je suis parfaitement d'accord avec le message selon lequel on peut faire ses courses en transports en commun. J'aimerais néanmoins recevoir une réponse à la question que j'avais déjà posée dans la version écrite de mon interpellation : qui a pris l'initiative de contacter qui, et y a-t-il une société de marketing à la manœuvre ? Je me permets de penser que les magasins font leur publicité en disant être accessibles en transports en commun ; l'ajouter à leurs mailings ne leur coûte rien. Par contre, la STIB, s'y associant, offre son image d'autorité publique et sa légitimité à une marque privée ; c'est dérangeant.

L'Inno a tout intérêt à se dire accessible par les transports en commun : on lui offre une visibilité supplémentaire gratuite. Il y a pourtant, dans le centre-ville, par exemple, des cinémas indépendants : l'Arenberg, l'Actor Studio, le Nova...

*aanzetten om over te schakelen op het openbaar vervoer. De actie is ook gericht op de klanten van kleine winkels.*

*De bedoeling is om de attitude van mensen die inkopen doen, te veranderen. Ik deel uw kritiek op de campagne niet.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *We moeten inderdaad de boodschap uitdragen dat het heel goed mogelijk is om met het openbaar vervoer te gaan winkelen. Wie heeft in dit geval echter wie gecontacteerd? Zit er een marketingbedrijf achter dit manoeuvre? De winkels mogen gerust reclame maken met het feit dat ze bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, maar het stoort mij dat de MIVB als openbare instelling legitimiteit verleent aan een privémerk.*

*Er zijn in het stadscentrum ook onafhankelijke bioscopen en boekhandels. Waarom maakt u voor hen geen reclame op de radio? Misschien omdat hun klanten toch al met het openbaar vervoer komen? Ik blijf erbij dat de MIVB gratis reclame maakt voor een privémerk en dat kan niet.*

*Heel wat mensen gaan al winkelen met het openbaar vervoer en hun probleem is vooral om*

Pourquoi ne leur fait-on pas de publicité à la radio ? Le Nova, ce serait intéressant, mais ses spectateurs viennent déjà de toute façon tous en transports en commun !...

Il y a des librairies indépendantes, comme Tropismes, tout aussi accessibles de la même manière. Il y a la petite chaîne Libris... Il n'y a pas de raison ! Autant je suis pour la promotion du shopping en transports en commun, autant je ne m'explique pas qu'on offre à une marque privée la légitimation d'une institution publique. Son slogan, bien identifié, repris par la STIB dans ses annonces, c'est de la publicité gratuite supplémentaire !

Enfin, soulignons que nombre de gens utilisent les transports en commun uniquement pour leur shopping ou leurs activités dans le centre-ville. Leur problème est plutôt de trouver un automate qui fonctionne pour pouvoir acheter un ticket à prix réduit, au lieu des deux euros exigés si le titre de transport est acquis dans le véhicule.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Cette action a suivi l'étude constatant qu'il fallait faire quelque chose pour les shoppings centers. Mais je vais essayer de trouver une réponse concrète à votre question très précise.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le manque de coordination des différents acteurs intervenant sur les chantiers d'ampleur en Région bruxelloise".

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

**M. Didier Gosuin.**- Il n'est pas dans mes habitudes de faire du particularisme, même si l'interpellation que je vais développer est basée sur un cas vécu et très local, à savoir la prolongation du

*een automaat te vinden die werkt, zodat ze een ticket kunnen kopen aan voorverkooptarief.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Studies hebben aangetoond dat acties rond de winkelcentra nodig waren.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende actoren die betrokken zijn bij de bouwplaatsen van grote omvang in het Brussels Gewest".

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Mijn interpellatie is gebaseerd op mijn vaststellingen naar aanleiding van de verlenging van lijn 94, maar ik heb gemerkt dat de situatie dezelfde is voor*

tram 94. Au-delà de ça, j'ai tenté de visiter les différents chantiers régionaux et je dois avouer que j'y ai fait le même constat. On ne sait pas s'il y a un pilote dans l'avion, qui gère, comment, quels sont les délais, s'ils sont respectés, etc. D'une manière générale, les Bruxellois vivent difficilement la façon dont les chantiers régionaux sont gérés.

Je ne dirai pas que c'est de votre faute, ce serait trop facile. C'est un mal qui est présent depuis la nuit des temps. Avant même que la Région bruxelloise n'existe, nous avions de grandes difficultés à Bruxelles pour coordonner et organiser de grands chantiers. C'est d'autant plus difficile qu'il y a une multiplicité d'intervenants. Ceux qui en pâtissent directement, ce sont les riverains, qui ne comprennent pas la façon dont sont organisés ces chantiers, ni les surcoûts liés à ceux-ci. Je ne peux pas croire que tout se passe bien sur le plan des finances quand je vois la manière dont se sont déroulés certains grands chantiers.

Je parlerai ici du chantier de la prolongation du tram 94. Je précise que je n'interviens pas pour râler sur le projet lui-même. Les communes étaient aux côtés de la Région dans le développement de celui-ci, qui n'est pas un projet facile. Il est susceptible de causer beaucoup de désagréments pour les riverains. Et ces derniers se posent la question de savoir pourquoi les pouvoirs publics font, défont, refont et redéfont... puisque, dans les années 1960, il y avait des rails de tram au boulevard du Souverain.

Les communes, dont les directions étaient dans l'opposition, ont soutenu les projets régionaux. Nous continuons d'ailleurs à les soutenir. Mais, aujourd'hui, je dois bien reconnaître que nous sommes les seuls à encore être présents, à encore apporter une réponse un tant soit peu cohérente aux riverains quant à la désorganisation de ce chantier. Je dois avouer aussi que nous n'avons pas la capacité de répondre concernant toutes les incongruités que nous rencontrons. Nous portons le poids des silences et des incohérences de la Région.

Il se fait que, dans ce dossier, nous avons autour de la table Beliris, la STIB, l'IBDE, Vivaqua, Sibelga et votre ministère, chacun se renvoyant successivement la balle en termes de responsabilités.

*andere werven in het gewest. De Brusselaars weten niet wie de werven beheert, welke de termijnen zijn, enzovoort.*

*Dit probleem bestaat al langer dan het Brussels Gewest. Er zijn dan ook heel veel partijen betrokken bij grote werven en een goede coördinatie is zeer moeilijk. De omwonenden zijn het eerste slachtoffer. Daarnaast leidt een slechte organisatie tot meerkosten, en gezien de chaos her en der, kan ik moeilijk geloven dat bepaalde grote werven financieel gezond zijn.*

*De verlenging van tramlijn 94 is op zich een goede zaak. Het is echter wel een grootschalig project, dat heel wat overlast kan veroorzaken voor de omwonenden. Die vragen zich af waarom de tramrails op de Vorstlaan destijds moesten verdwijnen.*

*De gemeenten blijven het project steunen. Zij zijn echter de enigen die de omwonenden informeren over hoe de werken verlopen. Daardoor dragen zij de last van het stilzwijgen en de vreemde krankels van het gewest, want voor sommige zaken hebben ook de gemeenten geen goede verklaring.*

*Beliris, de MIVB, de BIWD, Vivaqua, Sibelga en het ministerie schuiven de verantwoordelijkheid naar elkaar door.*

*U zegt dat er overleg wordt gepleegd over de werven. Er wordt inderdaad een mooie planning opgesteld. Ik kan u echter verzekeren dat de zaken helemaal niet lopen zoals gepland. In de realiteit gaat het helemaal anders dan op papier.*

*In feite ontbreekt het volledig aan technische coördinatie. Wat de technische kant van de zaak betreft, worden de werven helemaal niet op elkaar afgestemd. Er is enkel een soort van administratieve coördinatie.*

*Ik geef een voorbeeld. In december 2008 verstrekten het Brussels Gewest een stedenbouwkundige vergunning aan zichzelf voor een grote werf. De gemeente in kwestie wijst erop dat het nuttig zou zijn om de riolering onder het wegdek en de tramsporren te controleren om te vermijden dat de weg later opnieuw moet worden opgebroken.*

*In mei 2009 moesten de werken plots in versneld*

Vous me direz qu'il y a une coordination en ce qui concerne ce chantier. Effectivement, il existe une coordination administrative qui consiste essentiellement, en cas de grands chantiers, à établir un grand planning plein de couleurs décrivant comment et quand vont se passer les choses. C'est à ce point vrai que, lorsqu'en temps opportun, nous avions accueilli le ministre instrumentant, à savoir M. Pascal Smet, il nous avait dit comment les choses allaient se passer. Néanmoins, je puis vous assurer que rien ne s'est passé de la manière et selon les délais annoncés.

Administrativement, il y a eu une espèce de coordination qui a permis d'envoyer un message plus ou moins cohérent à un moment X aux habitants. Cependant, dans la réalité, c'est tout le contraire qui s'est produit ! Je puis vous prouver que, depuis le moment "A" jusqu'à aujourd'hui, rien ne s'est passé comme annoncé et inscrit dans les actes administratifs et les permis d'urbanisme.

Il y a aussi un problème d'absence totale de coordination technique. J'insiste sur le mot "totale", car aucun de nos chantiers régionaux n'est coordonné techniquement avec les autres. J'expliquerai plus loin la différence entre la coordination administrative et la coordination technique.

À titre d'exemple, je souhaite revenir sur la chronologie d'un chantier d'importance.

En décembre 2008, la Région bruxelloise se délivre à elle-même un permis d'urbanisme. Dès ce moment, la commune attire officiellement l'attention de la Région sur le fait qu'il serait intéressant de valider la qualité des égouts qui serpentent sous la voirie et les lignes de tram à créer pour éviter que l'on doive faire, défaire et refaire les mêmes travaux et subir d'éventuels affaissements pendant ou après le chantier.

Le 18 mai 2009, par une incohérence de calendrier et parce que la Région avait déjà alors largement outrepassé des délais, il fallait "donner du coton". On a obligé les entreprises à travailler à un rythme soutenu. On a connu alors la première explosion de gaz. Cette dernière était due au fait qu'il a fallu déplacer les conduites de gaz et que, pour gagner du temps, l'on avait passé outre la phase nécessaire de ventilation. Résultat : sur environ 250 mètres, on

*tempo worden uitgevoerd omdat ze vertraging hadden opgelopen. Bedrijven werden gedwongen om al te snel te werken. Dat leidde tot een gasexplosie. Er moest namelijk een aantal gasleidingen worden verplaatst en om tijd te winnen heeft men die niet ontgast. Gelukkig vielen er geen gewonden.*

*Volgens Sibelga is het Brussels Gewest verantwoordelijk omdat het te korte uitvoeringstermijnen heeft opgedrongen.*

*Mijn inlichtingen komen uit officiële documenten en zijn opgenomen in verslagen. Sibelga wijst alle verantwoordelijkheid van de hand. Het is een primeur dat een publieke overheid de verantwoordelijkheid op een andere overheid afschuift.*

*In juli 2009 stelde de MIVB problemen vast aan de moerriolen. Die problemen had ik in december 2008 al aangekaart. Met onze opmerkingen in het kader van de stedenbouwkundige vergunning is pas maanden later rekening gehouden, tijdens de werkzaamheden zelf. De moerriolen zijn in zo'n erbarmelijke staat dat ze moeten worden vervangen of omzeild. Zo plaatst men momenteel een "omnibus" in het stuk tussen de Waverssteenweg en Herrmann Debroux. Een "omnibus" is een riolering die parallel loopt met de moerrioool, omdat die in te slechte staat is om er aftakkingen op aan te sluiten.*

*Twee maanden later stortte een moerrioool in ter hoogte van de Vorstlaan 348. Volgens het bedrijf was de instorting te wijten aan trillingen veroorzaakt door de werkzaamheden. Het gewest beloofde de herstellingen binnen de drie maanden uit te voeren. De Vorstlaan bleef vijf maanden lang afgesloten.*

*Toch vond men het nog steeds niet nodig om een globaal rapport op te stellen over de toestand van het rioolnet. Nochtans had de BIWD negen maanden eerder een rapport gemaakt over de slechte staat van de moerriolen en het gebrek aan middelen. In feite verwittigde de BIWD toen dat ze instortingen afwachtte om in te grijpen.*

*Het aanleggen van een parallelle "omnibus" is boter aan de galg: er kunnen zich op elk moment*

a connu des explosions de gaz qui, heureusement, n'ont pas été préjudiciables à la vie des personnes, même si des biens ont été endommagés.

Selon Sibelga, la responsabilité de ces incidents est à imputer à la Région, en tant que maître d'ouvrage, qui a imposé des délais d'exécution excessivement brefs.

Je dispose d'une documentation officielle pour soutenir de telles affirmations ; je crois que vous ne me contredirez pas, puisqu'elles ont été reprises dans des rapports. En effet, Sibelga décline toute responsabilité et la rejette sur "X".

C'est le premier cas de rejet de la faute et de la responsabilité d'un pouvoir public sur un autre pouvoir public.

En juillet 2009, alors que j'avais déjà signalé des soucis d'égouttage en décembre 2008, avec sept mois de retard, la STIB se rend compte de problèmes sur la gestion de l'ensemble des collecteurs. Nos remarques officielles reprises pour le permis d'urbanisme sont révélées avec un retard de plusieurs mois, au moment des travaux : les collecteurs, en état déplorable, doivent être soit remplacés soit contournés.

C'est ce qui se fait actuellement : dans le tronçon entre la chaussée de Wavre et Herrmann Debroux, la société installe un "omnibus", c'est-à-dire un égout parallèle au collecteur jugé en trop mauvais état pour ajouter des branchements, ce qui est nécessaire lors de la création de nouveaux avaloirs.

Deux mois plus tard, un collecteur s'effondre à un autre endroit : à hauteur du 348, boulevard du Souverain, à proximité de Val Duchesse, la société nous déclare que, suite aux travaux à la pelleteuse, aux creusements, aux vibrations des camions, un collecteur s'est disloqué. La Région avait promis de tout réparer endéans les trois mois ; le boulevard du Souverain fut bloqué durant cinq mois.

Et ce n'est toujours pas l'occasion pour réclamer un rapport général sur l'état des égouts, malgré le fait que, neuf mois plus tôt, nous avions reçu de la part de l'IBDE un rapport de mauvais état des collecteurs et de défaut de moyens pour y remédier. En d'autres termes, l'IBDE écrit qu'elle projette d'attendre les effondrements pour intervenir.

*nieuwe instortingen voordoen.*

*Op 15 september 2009 besefte men dat de voorgeschreven breedte van het wegdek niet was gerealiseerd. De vergunning had het over twee wegstroken, die volgens het verkeersreglement minstens zes meter breed moeten zijn.*

*Om dit probleem te omzeilen, zou er van de bouwvergunning moeten worden afgeweken. Als de bouwvergunning ongewijzigd blijft, zal het gewest de voetpaden en de kruispunten opnieuw moeten aanleggen om de wettelijke voorschriften te kunnen naleven.*

*Pas op 15 december 2009 ontvingen we de nodige informatie. In feite heeft het Brussels Gewest dus gedurende zes maanden illegale werken laten uitvoeren.*

*Een Brusselaar die een dakvenster verplaatst zonder bouwvergunning riskeert grote problemen, maar het Brussels Gewest mag zonder vergunning werken uitvoeren aan een grote laan. Bovendien wordt er beweerd dat er geen probleem is omdat er achteraf toch een regularisatievergunning wordt aangevraagd voor de illegale werken.*

*In december 2009 stelde het Brussels Gewest vast dat de aanpassing van de breedte van de trottoirs om voldoende plaats te bieden voor de rijstroken ertoe had geleid dat de gasleidingen moesten worden verplaatst. Er werd vastgesteld dat de funderingen van de gasleidingen niet beantwoordden aan het bestek en bijgevolg niet bestand waren tegen de belasting van bussen en vrachtwagens. Het Brussels Gewest ontkende die informatie. In maart 2010 werd echter vastgesteld dat de funderingen inderdaad niet voldoende.*

*Daarop bleek dat de werken volledig moeten worden overgedaan. Het Brussels Gewest stelde in een brief dat het juridische stappen tegen Sibelga niet uitsluit, wat zou betekenen dat de ene overheid de andere voor de rechter sleept omdat het bestek niet is nageleefd.*

*Vlak voor 1 april werd een nieuwe wegverzakking vastgesteld ter hoogte van het kruispunt van de Waversesteenweg met de Vorstlaan. Dat was ongetwijfeld te wijten aan de slechte staat van de rioolbuizen. De betrokkenen schuiven de*

De fait, cet effondrement oblige à reconstruire en parallèle, sur quelques dizaines de mètres, un nouveau collecteur. Il s'agit d'un emplâtre sur une jambe de bois : à tout moment, il peut se produire un nouvel effondrement.

Une semaine plus tard, le 15 septembre 2009, on se rend compte que le permis demandé et délivré par la Région n'est pas conforme : les largeurs de voirie n'ont pas été respectées. Le permis prévoyait le maintien de deux bandes de circulation. Selon le prescrit du Code de la route, le minimum de largeur est de 6 mètres, ce qui n'est pas le cas ici.

Pour contrer cette difficulté, il faudra déroger au permis de bâtir. Ainsi, sans demander de modification du permis de bâtir, la Région modifiera à divers endroits les trottoirs ou les carrefours afin de respecter les limites légales.

Ce n'est que le 15 décembre 2009, soit à peu près un an plus tard, que nous avons reçu copie des relevés. Cela signifie que, pendant six mois, nous avons dû tolérer que la Région effectue des travaux dans l'illégalité la plus totale.

N'importe quel citoyen qui remplacerait sa lucarne sans permis de bâtir recevrait la visite des pandores, risquerait la pose de scellés et serait traité de voyou. Or, dans le cas qui nous occupe, la Région a effectué des travaux d'importance, sans permis, sur un boulevard qui, de surcroît, se situe en Zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), tout en affirmant qu'il n'y avait pas de problème parce qu'elle demanderait un permis de régularisation à elle-même, pour régulariser les travaux réalisés dans l'illégalité.

En décembre 2009, la Région constate que la réduction des trottoirs pour respecter la largeur des bandes de circulation a nécessité le déplacement des conduites de gaz. Elle se rend compte après coup que les fondations réalisées pour ces conduites de gaz ne respectent pas les cahiers des charges de l'État et que, par conséquent, celles-ci ne résisteront pas aux charges des bus et des camions. La Région dément cette information. En mars 2010, elle effectue enfin les sondages au boulevard du Souverain et constate que les travaux ont effectivement été faits sans respect des dimensionnements nécessaires pour les fondations, afin de pouvoir recevoir des charrois d'importance.

*verantwoordelijkheid naar elkaar door. Er werd toestemming verleend om de voetpaden van de Waverssteenweg tot Herrmann-Debroux opnieuw aan te leggen en de breedte aan te passen. De werken zouden twee weken duren, maar blijkbaar zullen ze pas in juni van start gaan, met vijf weken vertraging.*

*De riolen zijn in zeer slechte staat. Het gewest kan echter de herstelling ervan niet opleggen. Het krijgt vergunningen en plannen die niet met de realiteit overeenstemmen, of waarvan het profiel ongestraft wordt aangepast. Sibelga en Vivaqua schuiven de hete aardappel naar elkaar door. Vervolgens krijgt het gewest de schuld en weigert Beliris elk initiatief. Het amalgaam van overheidsinstellingen is onbekwaam om de werken te coördineren.*

*Er bestaat geen technische coördinatie. Daaraan moet de vier volgende jaren hard worden gewerkt. De ordonnantie van uw voorganger is waardeloos. Ze werd in zeven haasten goedgekeurd en er werden geen uitvoeringsbesluiten opgesteld. Er kunnen bijgevolg geen sancties worden opgelegd. Het is echter veel belangrijker dat de regering voorafgaandelijke maatregelen neemt om de technische coördinatie te waarborgen. Er moeten verantwoordelijken worden aangewezen om de bestekken en de uitvoering van de werken te controleren. Die verantwoordelijken moeten ook beschikken over het injunctierecht bij andere overheden, zodat de werken in goede banen worden geleid. Over deze technische coördinatie is in de wet echter niets bepaald.*

*Wat vindt de minister van deze situatie? Vindt hij dat de coördinatie van de werken voldoet? Worden de termijnen nageleefd? Wordt de begroting gerespecteerd? Hebt u de oorzaken van het falen geanalyseerd? Gaat u akkoord met de vaststellingen? Bent u bereid om een tekst op te stellen die het gewest middelen bezorgt om de technische coördinatie ter hand te nemen en ertoe verplicht om toe te zien op de correcte uitvoering van grote werken? Als lid van de oppositie ben ik bereid hieraan mee te werken.*

Par conséquent, en avril 2010, les travaux entrepris quatre mois auparavant par la Région et Sibelga doivent être entièrement refaits. Dans un courrier qu'elle m'adresse, la Région déclare ne pas exclure un recours juridique à l'égard de Sibelga. Cela signifie qu'un pouvoir public entamerait un procès à l'encontre d'un autre pouvoir public parce que celui-ci n'a pas respecté les conditions initiales des cahiers des charges de l'État en termes de fondations.

Peu avant le 1er avril, un nouvel effondrement est constaté sous la voirie, au carrefour de la chaussée de Wavre et du boulevard du Souverain. Celui-ci est incontestablement dû à la vétusté des collecteurs. Les responsables se renvoient la balle. À l'heure actuelle, une autorisation a été donnée durant les vacances de Pâques pour refaire les trottoirs entre la chaussée de Wavre et Herrmann-Debroux et revoir la largeur pour cause de non-respect des distances. Ce chantier devait durer deux semaines. Il semblerait aujourd'hui qu'il ne s'achèvera pas avant la mi-juin, c'est-à-dire avec cinq semaines de dépassement.

On sait que les égouts sont en mauvais état et qu'ils risquent de s'effondrer, mais la Région est incapable d'imposer leur remise en état. On reçoit des permis et des plans qui ne correspondent pas à la réalité des travaux et on modifie leur profil en toute impunité.

Il n'y a manifestement aucune dialogue entre les uns et les autres, puisque Sibelga rejette la faute sur Vivaqua, laquelle rejette la faute sur Sibelga, qui accuse la Région, laquelle veut intenter un procès à Sibelga... Quant à Beliris, ses responsables s'enfuient à la moindre interpellation. Nous sommes face à un amalgame de pouvoirs publics incapables d'assurer une coordination des travaux.

J'en conclus qu'il n'existe pas de coordination technique. Il importe que vous vous atteliez à votre tâche au cours des quatre prochaines années de législature. Il ne s'agit pas de fantasmer sur l'ordonnance de votre prédécesseur, qui a été votée tambours battants dans cette assemblée. Celle-ci était supposée "changer la face du monde". Elle a finalement été adoptée en deux coups de cuiller à pot, il y a deux ans. Elle est néanmoins restée lettre morte puisqu'elle n'a jamais été assortie d'un arrêté d'application. Elle n'est donc pas exécutoire, mais

elle confère cependant des pouvoirs de sanction par la suite, qui ne peuvent néanmoins être utilisés.

Il ne s'agit pas de sanctionner ceux qui ont mal agi mais bien de veiller à ce que le gouvernement assure en amont une véritable coordination technique. Il importe d'affecter des responsables qui auraient le pouvoir de contrôler les cahiers des charges, de vérifier la manière dont les travaux sont effectués et qui disposeraient du pouvoir d'injonction auprès des autres pouvoirs publics afin de leur ordonner leur mise en oeuvre en vue d'une bonne réalisation des chantiers. C'est ce que j'appelle une bonne coordination technique. Or, sur ce plan, il n'existe pas de disposition légale.

Quel est votre avis sur la situation ? Estimez-vous que la coordination des chantiers est satisfaisante ? Estimez-vous que les délais sont respectés ? Constatez-vous des surcoûts ou des dépassements ? Avez-vous analysé les causes du dysfonctionnement ? Partagez-vous ces constats ? Êtes-vous prête à élaborer un texte qui donnerait les moyens à la Région de coordonner techniquement et obligatoirement la bonne exécution des chantiers d'ampleur en Région bruxelloise ? Je suis d'ailleurs prêt à y collaborer, même en tant que membre de l'opposition.

Monsieur le président, je vous prie de m'excuser pour la longueur de mon intervention, mais celle-ci est à la hauteur de la souffrance des habitants, qui subissent l'incohérence et le silence de la Région.

#### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** Le problème soulevé par M. Gosuin n'est pas neuf. Il a été constaté dans d'autres chantiers similaires.

Nous demandons à la ministre, de façon constructive, de nous faire le point sur la mise en oeuvre concrète de l'ordonnance Chantiers.

Indépendamment de ce que M. Gosuin a dit, et bien qu'étant conscient des problèmes, il s'agit essentiellement d'un problème culturel au sein des différentes entreprises publiques qui fonctionnent en vase clos, communiquent très difficilement entre elles et encore plus difficilement avec le public et

#### *Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Het probleem dat de heer Gosuin aanhaalt, doet zich ook bij andere werven voor. Hoe zit het met de uitvoering van de ordonnantie op de werven?*

*Het probleem is dat verschillende overheidsondernemingen weinig communicatief zijn, zeker de gemeentelijke ondernemingen. Een ordonnantie zal dat niet oplossen. Er is nood aan maatregelen om ervoor te zorgen dat iedereen die bij een werf is betrokken, correct en adequaat wordt geïnformeerd.*

*De vorige regering had goede ervaringen met het*

les autorités publiques, surtout quand elles sont communales et qu'elles ne sont pas à la manœuvre. Ce problème culturel ne se réglera pas par ordonnance, mais il y a peut-être lieu de mettre sur pied des dispositifs - la coordination technique en est un -, dont des dispositifs d'information cohérents pour les usagers de l'espace en chantier.

J'en veux pour preuve l'expérience très positive du gouvernement précédent, de ses trois ministres en charge du chantier de la place Flagey et de la commune, avec la création du Point Info Flagey. Les difficultés du chantier étaient expliquées aux riverains et aux usagers de la place, leur permettant d'adopter une attitude plus constructive.

Outre le travail réglementaire et législatif, il est également important - et cela prendra du temps - d'inviter les différentes administrations et les différents entrepreneurs à renoncer aux pratiques dans lesquelles ils se complaisent. Un point info aurait pu améliorer la situation à Auderghem.

Je citerai un autre problème de planification qui se pose entre des chantiers se déroulant sur des trajets de transport en commun, sans coordination pour indiquer des déviations ou pour donner des instructions précises aux chauffeurs de bus.

Par exemple, le gros chantier de réfection de surface de la place du Luxembourg voisine avec un autre chantier sis avenue de la Couronne. Tous ces chantiers se trouvent sur le trajet de plusieurs lignes de bus qui se voient dès lors soumises à des déviations difficiles. Les chauffeurs de bus ne bénéficient pas d'un accompagnement de qualité et il semble qu'ils se perdent eux-mêmes dans ces déviations. Pour les citoyens et usagers des transports en commun, il est difficilement compréhensible qu'un pouvoir public prenne une décision sans que l'autre n'en soit informé. Cette situation rend évidemment impossible toute coordination. Il serait donc peut-être utile d'envoyer sur les lieux des régulateurs de bus et non des accompagnateurs, qui n'ont pas beaucoup de pouvoir en la matière.

Quant à ce que M. Didier Gosuin a apporté comme éléments relatifs aux permis d'urbanisme et à leur non respect par les pouvoirs publics régionaux, c'est malheureusement une évidence et cela arrive depuis tellement longtemps qu'au sein des

*Infopunt Flagey, waar de moeilijkheden van de werf werden uitgelegd aan de omwonenden en gebruikers van het Flageyplein.*

*Naast het wetgevend werk, is er ook een mentaliteitswijziging nodig bij de administraties en ondernemingen. Dat kost tijd. Een infopunt was ook in Oudergem nuttig geweest.*

*Een ander probleem bij werken op trajecten van het openbaar vervoer, is dat de buschauffeurs duidelijke instructies moeten krijgen.*

*Zo is de heraanleg van het Luxemburgplein aan de gang terwijl er ondertussen aan de Kroonlaan wordt gewerkt. Hier passeren verschillende buslijnen, zodat de bussen moeilijke omwegen moeten doen. De buschauffeurs worden niet goed begeleid en geraken vaak de weg kwijt. De burgers begrijpen niet dat overheden beslissingen nemen zonder andere overheden in te lichten. Misschien kunnen er beter busregulatoren ter plaatse aanwezig zijn in plaats van begeleiders, die minder bevoegdheden hebben.*

*De gewestelijke overheden hebben inderdaad de kwalijke gewoonte om de stedenbouwkundige vergunningen niet na te leven. Ook de regeringen waarvan de heer Gosuin deel heeft uitgemaakt, namen beslissingen zonder dat de noodzakelijke vergunningen in orde waren. Zo heeft de heer Chabert zonder vergunning een standbeeld van de Man van Atlantis geplaatst, dat niet iedereen even mooi vindt.*

gouvernements dont M. Didier Gosuin a fait partie, des décisions qui auraient dû faire l'objet de permis d'urbanisme ont été prises sans ces derniers. À titre d'exemple, je citerai le cas du fameux homme de l'Atlantide que votre antépénultième prédécesseur, M. Jos Chabert, a fait placer en face de l'Hilton et ce, en l'absence de tout permis. Je ne voudrais pas manquer de respect à l'artiste, mais l'esthétique de l'oeuvre est contestée par beaucoup.

**M. Didier Gosuin.**- Ne me rendez pas responsable des agissements de M. Chabert ! C'est comme si Mme Delforge était responsable de tout ce que Mme Huytebroeck fait, puisqu'elles sont toutes les deux dans le même parti.

**M. Aziz Albishari.**- Il n'est pas question de cela !

**Mme Céline Delforge.**- Je ne suis pas au gouvernement, moi !

**M. Aziz Albishari.**- M. Gosuin, vous étiez membre du gouvernement. Mon propos n'était pas de vous attaquer, mais de rappeler que des choses de ce type se produisent depuis trop longtemps.

**M. Didier Gosuin.**- Ce n'est pas une justification !

**M. Aziz Albishari.**- Il ne s'agit pas d'une justification. Pour citer un autre exemple, prenons le cas du viaduc Herrmann Debroux qui a été construit sans permis d'urbanisme. Ce n'est évidemment pas vous le responsable. Toute une série d'exemples sont de ce type et le boulevard du Souverain n'en est que l'un des derniers avatars.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La problématique de la coordination des chantiers préoccupe les gouvernements successifs et Bruxelles Mobilité depuis la création de la Région. Nous aspirons tous à une parfaite coordination des chantiers, sans pépins.

L'ordonnance du 5 mars 1998 a été la première intervention réglementaire en cette matière en notre Région. Celle-ci est toujours d'application, étant donné que la complexité de l'ordonnance du 3

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Ik ben niet verantwoordelijk voor de daden van de heer Chabert, net zo min als mevrouw Delforge verantwoordelijk is voor de acties van mevrouw Huytebroeck, die van dezelfde partij is!*

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Daar gaat het niet om.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Ik zit niet in de regering.*

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Mijnheer Gosuin, u was lid van de regering. Ik wilde alleen maar zeggen dat dit soort zaken niet nieuw is.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Dat praat het niet goed!*

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Dat is niet mijn bedoeling. Het viaduct Herrmann-Debroux is ook gebouwd zonder vergunning en daar hebt u niets mee te maken. Zo zijn er heel wat voorbeelden.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Mobiel Brussel en meerdere regeringen braken zich al het hoofd over de coördinatie van werven.*

*De ordonnantie van 5 maart 1998 was de eerste poging om het probleem te regelen. Ze is nog altijd van toepassing omdat de ordonnantie van 3 juli 2008 zodanig complex was dat er geen uitvoeringsbesluiten konden worden genomen.*

juillet 2008 n'a pas encore permis d'adopter les arrêtés d'exécution la rendant opérationnelle.

L'interpellation de M. Gosuin porte sur deux éléments bien distincts, à savoir la coordination entre les parties impliquées et le respect du permis d'urbanisme délivré. Dans le cas des travaux du prolongement de la ligne de tram 94 sur le boulevard du Souverain, la coordination a été organisée par la STIB. Cette coordination n'est pas qu'administrative, bien que la partie administrative soit importante. En effet, dans la pratique elle consiste également à réunir les impétrants pour coordonner l'organisation technique et le planning des interventions des concessionnaires.

Ceci ne veut pour autant pas dire que le pilote du chantier a le droit de donner des injonctions quant à la façon selon laquelle le concessionnaire gère ces installations. En effet, ni la STIB, ni Bruxelles Mobilité ne sont des gestionnaires des réseaux d'égouts, de tuyaux de gaz ou de fibres optiques d'opérateurs de télécom. À chacun sa spécialité. Ni la STIB, ni Bruxelles Mobilité ne disposent des connaissances techniques spécialisées pour évaluer l'état d'un égout ou le risque d'explosion dans un tuyau de gaz abandonné.

Quant à indiquer qu'un impétrant ait un délai de réalisation imposé, cela m'étonnerait très fort qu'il accepte de faire un travail qu'il juge impossible à réaliser dans les délais impartis. C'est l'impétrant responsable qui doit estimer le temps nécessaire pour mener à bien un travail.

Je ne puis me prononcer sur le besoin ou non de remplacer l'égout en début de chantier, mais le fait est que le gestionnaire n'a pas jugé une telle intervention nécessaire à ce moment, estimant que d'autres solutions techniques étaient valables. Je ne puis, comme vous, que constater qu'il s'agit là d'une erreur d'appréciation fort regrettable de l'impétrant responsable, tout en me disant que le constat est facile après coup. Quand j'ai constaté qu'il y avait là un problème avec les égouts, j'ai eu les mêmes regrets que vous.

En résumé, je constate que de nombreux grands chantiers se heurtent effectivement à des difficultés de coordination et de planification, malgré les efforts indéniables faits en la matière. Plusieurs intervenants organisent des réunions régulières

*Mijnheer Gosuin, uw interpellatie gaat over twee verschillende zaken, namelijk de coördinatie van de instanties die betrokken zijn bij de werven en de naleving van stedenbouwkundige vergunningen. In het geval van de werken voor de verlenging van tramlijn 94 op de Vorstlaan was de MIVB verantwoordelijk voor de coördinatie, die niet louter administratief is. Er vinden regelmatig werkvergaderingen plaats om de technische organisatie en planning te regelen.*

*Dat wil niet zeggen dat de initiatiefnemer van de werf het recht heeft om nedsbedrijven voor te schrijven hoe ze hun leidingen moeten leggen. Nog de MIVB, noch Mobiel Brussel beheren rioolnetwerken, gasleidingen of aanverwanten. Ze beschikken niet over de knowhow om de staat van een rioolbuis of het ontploffingsrisico van een oude gasbuis in te schatten.*

*Het zou me sterk verbazen dat een bedrijf aanvaardt om werken uit te voeren binnen een onrealistische termijn.*

*Ik kan me niet uitspreken over de noodzaak om de rioolbuizen al dan niet te vervangen, maar de beheerder van het netwerk vond dat niet noodzakelijk en meende dat er andere oplossingen mogelijk waren. Dat was een spijtige inschattingfout.*

*Het klopt echter dat heel wat grote werven inderdaad kampen met problemen inzake coördinatie en planning, ondanks de inspanningen op dat vlak. De overvloed aan reglementen en de vele betrokken partijen zijn daaraan zeker niet vreemd.*

*Er zijn een aantal belangrijke pijnpunten, zoals:*

- de financiële problemen van de concessiehouders bij grote werken;*
- het gebrek aan informatie over leidingen, buizen enzovoort in de ondergrond;*
- het grote aantal van dergelijke structuren, vooral onder de voetpaden;*
- de onmogelijkheid voor de wegbeheerder om bijvoorbeeld herstellingen aan de riolering te laten uitvoeren.*

pour annoncer leurs intentions. Chaque projet fait l'objet d'une coordination préalable. Mais il convient de constater que les contraintes sont excessivement nombreuses, vu les multiples dispositions réglementaires - régionales et communales - et le nombre d'acteurs concernés. Nous identifions actuellement, tout comme vous, plusieurs difficultés importantes :

- les difficultés financières pour les concessionnaires, qui peinent à trouver les budgets nécessaires pour mettre en état leurs installations dans le cadre d'un chantier d'envergure ;
- la méconnaissance des infrastructures présentes en sous-sol et de leur état ;
- l'encombrement du sous-sol - en particulier des trottoirs - vu la multiplicité des installations, y compris celles devenues obsolètes mais non retirées ;
- l'impossibilité pour le gestionnaire de voirie d'imposer des travaux de remise en état des égouts, par exemple, le déplacement des infrastructures que nécessitent les aménagements se faisant moyennant un subside ne couvrant que partiellement le coût des déplacements.

De plus - et plus près de mes compétences -, les moyens humains dont dispose la cellule de coordination sont insuffisants pour permettre un contrôle efficace sur le terrain. Ceci, couplé à la difficulté de trouver du personnel qualifié à cet effet, réduit la force de frappe de Bruxelles Mobilité en la matière. Il est à noter qu'au moment de la création de cette cellule, aucun engagement spécifique n'a été fait ; elle fonctionne en grande partie grâce à la bonne volonté et au dévouement des fonctionnaires qui en font partie.

Je compte d'ailleurs présenter au gouvernement une note spécifique à ce sujet, afin de mettre fin à cette situation. Certes, actuellement, nous sommes toujours soumis à des restrictions sur le nombre de fonctionnaires, mais l'enjeu est important.

Quant au problème du permis d'urbanisme : il eût été préférable que la STIB eût repris les protections demandées sur les plans qui ont été introduits pour l'obtention de la demande de permis d'urbanisme. Je partage votre regret à ce propos. Cela aurait dû

*Bovendien is de Coördinatiecel onderbemand en kan ze bijgevolg onvoldoende controles uitvoeren. Er is ook een tekort aan geschoold personeel. Bij de oprichting van deze cel werden geen specifieke opdrachten bepaald, zodat de resultaten grotendeels afhangen van de inzet van het personeel. Ik zal hierover aan de regering een nota bezorgen. Het personeelsgebrek is daarmee natuurlijk niet opgelost.*

*Wat de vergunningsproblemen betreft, de MIVB had zich beter moeten houden aan de plannen. Ik ben het op dat vlak met u eens. Dan was alles meteen geregeld. De MIVB werkt nu aan een aanvraag voor een nieuwe vergunning.*

*In ieder geval primeert de veiligheid van de reizigers. De aanleg of verbreding van bepaalde vluchtheuvels is daarvoor noodzakelijk. Om de veiligheid van de andere weggebruikers te waarborgen, werden de kruispunten weer op hun oorspronkelijke breedte gebracht.*

*Bij alle werven staan informatieborden die de duur van de werken vermelden. Desondanks moeten we de omwonenden en de betrokkenen nog beter informeren.*

*De voorbije jaren hebben we een aantal grote werken uitgevoerd zonder al te veel problemen: aan de Madridlaan, de Kroonlaan tussen het Blyckaertsplein en de Generaal Jacqueslaan, de Nijverheidskaai, de Mariemontkaai, de Gemeenschappenlaan, de Rooseveltlaan, de Kongolaan, de Dehouxlaan, Van Nieuwenhuyselaan en Demeylaan, het Flageyplein, de Vooruitgangsstraat, de Van Volxemlaan van Fonsny tot Wielemans, de Fonsnylaan, de Haachtsesteenweg, de Goffinlaan, de Werkhuizenkaai, de De Frélaan, de Zeven Bunderslaan, de Quatre Brasstraat tussen Louiza en Poelaert, de brug van de A12 over de Romeinsesteenweg, de viaducten over de Pede, de Brusselse Steenweg, de Vorstlaan van Wiener tot Herrmann-Debroux en het Sint-Joostplein.*

*Wat de toepassing van de ordonnantie betreft, werken we aan de oprichting van Iriscom, dat de informatie langs elektronische weg zal verspreiden.*

*Het is de bedoeling om sleutelgegevens over de ondergrond te verzamelen. Dat zal een belangrijk*

être fait lors de l'introduction de la première demande de permis. Ceci aurait effectivement permis d'éviter de devoir introduire une demande de permis rectificatif. La STIB finalise actuellement ce dossier.

Nonobstant, je crois qu'il est cohérent de faire tout ce qu'il faut pour protéger les utilisateurs des transports publics. De ce fait, l'aménagement ou l'élargissement de certains îlots s'avère nécessaire. À noter également que les largeurs normales seront également rétablies aux carrefours concernés pour garantir la sécurité de passage des autres usagers de la route.

Vous m'avez également demandé de citer d'importants chantiers de voirie réalisés par la STIB ou Bruxelles Mobilité ces dernières années et de livrer certaines données. Je voudrais, avant de les citer, rappeler qu'il y a eu partout des panneaux d'information mentionnant la durée du chantier. Je suis toutefois d'accord avec M. Albishari lorsqu'il estime qu'on doit améliorer l'information des riverains et des personnes concernées par ces travaux.

Je vais maintenant vous citer une série de grands chantiers que nous avons réalisés. Je vais vous demander de choisir parmi eux ceux pour lesquels vous souhaitez que je vous fasse parvenir par écrit l'ensemble des éléments de réponse. De grands chantiers ont été réalisés ces dernières années et n'ont pas posé de problèmes majeurs.

Il y a ainsi eu des chantiers à l'avenue de Madrid, à l'avenue de la Couronne entre la place Blyckaerts et le boulevard général Jacques, aux quais de l'Industrie et de Mariemont, à l'avenue des Communautés, à l'avenue Franklin Roosevelt et à l'avenue du Congo, aux avenues Dehoux, Van Nieuwenhuyse et Demey, à la place Flagey - nous en avons parlé et cela concernait la surface de la place -, à la rue du Progrès, à l'avenue Van Volxem, de Fonsny à Wielemans, à l'avenue Fonsny, à la chaussée de Haecht, à l'avenue Goffin, au quai des Usines, à l'avenue De Fré, à l'avenue des Sept Bonniers, à la rue des 4 Bras (Louise - Poelaert), au pont de l'A12 au-dessus de la chaussée Romaine, aux viaducs de la Pède, à la chaussée de Bruxelles, au boulevard du Souverain de la place Wiener à Herrmann-Debroux, et à la place Saint-Josse. Il s'agit de 21 chantiers qui ont

*hulpmiddel zijn om gemakkelijker uitvoeringsbesluiten te kunnen opstellen.*

étés importants dans notre Région. Je suis tout à fait disposée à vous faire parvenir davantage de détails sur certains de ces chantiers.

M. Albishari a demandé où en était l'application de l'ordonnance. J'ai déjà répondu en partie à cette question. Nous sommes principalement en train de mettre sur pied Iriscom, qui vise à dispenser l'information par voie informatique.

Notre but est de rassembler les informations les plus importantes sur le sous-sol. Cet outil permettra alors d'avancer dans nos arrêtés d'exécution.

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

**M. Didier Gosuin.-** D'emblée, je souligne que mon intervention ne se veut pas polémique ou antiministre. Vous n'êtes à la tête du département que depuis un an : ce serait faire un mauvais procès que de vous attribuer la responsabilité de la situation.

Néanmoins, votre réponse est édifiante : "Nous n'avons pas les moyens humains suffisants pour que Bruxelles Mobilité puisse vérifier les chantiers".

De fait, j'ai posé une question écrite : vous disposez de quatre contrôleurs en Région bruxelloise. Dans ces conditions, c'est impossible. Pourtant, les gens que j'ai rencontrés sont de très bonne volonté. En réalité, depuis vingt ans, les moyens techniques et humains n'ont fait que diminuer.

Ensuite, vous nous dites "avoir une méconnaissance des sous-sols faute de pouvoir imposer". Ce qu'il faut vraiment changer, c'est la manière de voir les choses.

Nous avons toujours réfléchi en termes de coordination administrative à tel point que la dernière ordonnance, votée voilà deux ans, est tellement compliquée - nous ne l'avions pas votée vu que nous la jugions comme une usine à gaz - que vous ne pouvez rien en faire. Cette ordonnance n'a été proposée que pour dédouaner le gouvernement.

À mon sens, ce n'est pas par la coordination administrative que vous résoudrez le problème. Vous devez vous donner les moyens légitiques d'imposer à Vivaqua, à Sibelga, qui sont des

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Het is niet mijn bedoeling om u aan te vallen. U bent nog maar een jaar minister. Ik kan u niet verantwoordelijk stellen voor alle problemen.*

*U zegt dat Mobiel Brussel onvoldoende personeel heeft om alle werven te controleren. Dat is tekenend.*

*Uit een antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat er vier controleurs zijn voor het Brussels Gewest. Dat is veel te weinig. Het gebrek aan personeel en technische middelen wordt alsmaar groter.*

*Volgens u heeft het Brussels Gewest geen goede kijk op wat er onder de grond zit omdat het onvoldoende mogelijkheden heeft om een en ander af te dwingen van de nutsbedrijven. Dat moet veranderen.*

*De overheid heeft altijd in termen van administratieve coördinatie gedacht. Daardoor is de recentste ordonnantie over deze kwestie, die mijn fractie niet heeft gesteund, zodanig ingewikkeld geworden dat ze onbruikbaar is.*

*Ik denk niet dat het probleem op te lossen valt met administratieve coördinatie. U hebt wettelijke middelen nodig om Vivaqua, Sibelga enzovoort te verplichten om bepaalde werken uit te voeren. Dat kan met een ordonnantie.*

*Als u de gemeenten kunt dwingen om een evenwichtige begroting te realiseren, moet u Vivaqua toch ook kunnen dwingen om werken uit te*

administrations publiques locales, de réaliser divers travaux et divers choix. Pour cela, une ordonnance vous donnerait le moyen légal de l'imposer.

Comment pourriez-vous imposer à des communes de parvenir à l'équilibre budgétaire et ne pas pouvoir imposer à Vivaqua de réaliser des travaux, sur base d'un rapport rédigé par leurs soins au début du chantier ?

Plus ou moins textuellement, le rapport de Vivaqua adressé à votre administration reconnaissait "que les collecteurs sont en mauvais état et qu'il faut s'attendre à des effondrements" et concluait que "par manque de moyens budgétaires (soit de choix budgétaires), elle attendait les effondrements pour intervenir".

Si l'on veut refaire le boulevard du Souverain et lui donner une nouvelle assise, il faut que le politique se donne les moyens d'imposer le déplacement d'autres chantiers, de les étaler dans le temps. Il est inconcevable d'être à la merci d'autres administrations publiques. Vous devez donc vous donner ce droit.

C'est cela la coordination technique : actuellement, vous n'avez pas la capacité de l'assurer. Par exemple, la STIB ne valide pas les cahiers de charges de Sibelga. Si elle avait pu valider les cahiers des charges, elle aurait constaté que les impositions pour remise en état du boulevard du Souverain n'étaient pas conformes au cahier des charges de l'État en termes de fondations et on ne serait pas obligé de refaire ce qui a été fait. Vous n'auriez pas été obligée de commander une l'étude à la société Orex, qui a fait des sondages dans le sol pendant des jours pour finalement constater que cela a été mal fait et qu'il faut tout recommencer.

Une obligation de contrôle des cahiers de charges initiaux, ce n'est pas excessif. Et si vous aviez eu le contrôle au moment du chantier, les choses auraient pu être différentes. Peut-être que le cahier des charges était bien fait, mais que c'est l'entreprise qui n'a pas fait les travaux conformément au cahier des charges. Mais vous n'avez pas ce pouvoir. Maintenant, vous devez le donner à Bruxelles Mobilité, qui est le gestionnaire des voiries. C'est hallucinant qu'on ne veuille pas lui donner la connaissance de son sous-sol. Il ne peut pas imposer à ceux qui utilisent son sous-sol

voeren volgens een bepaalde methode?

In het verslag van Vivaqua werd erkend dat de hoofdleidingen van de riolen in slechte staat zijn, wat tot wegverzakkingen kan leiden. Vivaqua geeft toe dat het wegens geldgebrek wacht tot er zich ergens een wegverzakking voordoet om in te grijpen.

Als u wilt dat de Vorstlaan opnieuw wordt aangelegd en een nieuwe fundering krijgt, moet de overheid nutsbedrijven kunnen verplichten om andere werven te spreiden in de tijd. We mogen niet aan de willekeur van andere overheden worden overgeleverd.

Technische coördinatie zou bijvoorbeeld betekenen dat de MIVB zich uitspreekt over de bestekken van Sibelga.

Uit een dergelijke controle was ongetwijfeld gebleken dat de plannen voor de heraanleg van de Vorstlaan niet overeenstemden met het bestek voor de funderingen. Dat had bijkomend onderzoek overbodig gemaakt en de huidige verwikkelingen kunnen voorkomen.

Het is geen buitensporige verplichting om de oorspronkelijke bestekken te controleren. Ook een controle op de uitvoering van het bestek is noodzakelijk. U hebt daartoe echter de bevoegdheid niet. Nu moet u die toewijzen aan Mobiel Brussel, de beheerder van het wegennet. Het is onvoorstelbaar dat deze instelling niet het recht heeft om te weten wat er zich ondergronds afspeelt.

Iedereen was ervan overtuigd dat Sibelga, Vivaqua en Beliris goed werk leverden. Ik geloof ook dat ze te goeder trouw handelen. Het is echter een feit dat er zaken kunnen mislopen als iemands werk niet wordt gecontroleerd.

Het zou goed zijn als u eens nadacht over de mogelijkheden om voor een praktisch uitvoerbare ordonnantie te zorgen die het gewest de plicht en de bevoegdheid geeft om werken vóór de aanvang en tijdens de uitvoering ervan te controleren. Als dat niet gebeurt, zullen er zich problemen blijven voordoen.

De informatiepunten die de Ecolo-fractie voorstelt,

d'intervenir de telle ou telle manière. Cela ne va pas.

Nous avons toujours pensé que Sibelga, Vivaqua, Beliris faisaient bien les choses, que tous ces gens étaient de bonne volonté. Et je crois qu'ils le sont. Quelques fois, des miracles se produisent et des chantiers se passent bien. Mais, en règle générale, s'il n'y a pas quelqu'un qui est responsable de l'ensemble, qui valide les cahiers des charges, qui valide la manière dont sont faits les travaux, vous avez des couacs. Ce sont les cas à répétition que nous connaissons.

Je vous invite à réfléchir à une ordonnance applicable, qui donnerait le pouvoir à la Région d'obliger et de contrôler, préalablement et pendant l'exécution des travaux, afin d'éviter la cacophonie que nous connaissons. Faites à votre guise, mais si vous ne suivez pas mon conseil, je devrai à nouveau intervenir car vous continuerez à connaître des avatars dans des chantiers. Mon propos n'est pas de vous dénigrer, mais d'essayer de faire en sorte qu'enfin on donne une image de nous-mêmes qui ne soit pas celle de l'incohérence.

Je voudrais dire à mon ami Ecolo que les points info, c'est très bien, mais cela ne résout hélas pas les problèmes techniques.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous avons le même souci. Le cahier des charges était sans doute bien fait, mais il faut évidemment bien l'appliquer et contrôler son application. C'est en effet un important travail que je vois devant moi.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

*zijn een goede zaak, maar bieden geen oplossing voor de technische problemen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik deel uw bezorgdheid en zal een inspanning leveren om het probleem te verhelpen.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

**RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,  
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la présence d'un colis suspect  
dans la station de métro Diamant".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**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 "la péniche cinéma qui devait  
ouvrir ses portes dès 2009 au Port de  
Bruxelles".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** En 2006, puis de nouveau en 2008, on a annoncé un projet de bateau-cinéma comportant trois salles. Amarré au quai des Péniches, au bassin Beco, il devait donner une impulsion culturelle à la zone du canal.

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

*En 2008, vous avez annoncé que les projections y commencerait début 2009. Pourtant, en 2010, il n'y a toujours pas de bateau-cinéma au Port de Bruxelles et le "Ludmeri", appelé à devenir bateau-cinéma, est une épave.*

*La Région aurait pourtant déjà donné 200.000 euros pour ce projet et d'autres acteurs y auraient également contribué.*

*Qu'en est-il ? Pourquoi le projet n'est-il pas encore réalisé ? À quelle hauteur la Région de Bruxelles-Capitale l'a-t-elle déjà subventionné ? Qu'est-il*

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de aanwezigheid van een  
verdacht pakje in het metrostation  
Diamant".**

**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 JEF  
VAN DAMME**

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

**betreffende "de drijvende bioscoop die vanaf  
2009 in de Brusselse Haven de deuren zou  
openen".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** In 2006 werd de komst aangekondigd van een bioscoopboot in de Haven, waar niet-commerciële films zouden worden vertoond. Die bioscoopboot zou een culturele impuls aan de kanaalzone geven.

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

In 2008 werd het project opnieuw aangekondigd. De boot zou aanmeren aan de Akenkaai in het Becodok en zou met drie filmzalen 120.000 bezoekers per jaar ontvangen. U hebt toen gezegd dat alles op een goed spoor zat en dat de boot begin 2009 met zijn voorstellingen zou starten. Wij zijn nu begin 2010 en er is nog steeds geen cinemaboot te zien in de Brusselse Haven. Integendeel, de boot 'Ludmeri', die tot cinemaboot zou worden verbouwd, ligt er bij als een vervallen wrak.

Er zou nochtans al geld voor dit project zijn gestort.

*advenu de cet argent ? Des subsides supplémentaires seront-ils octroyés ? Le projet de bateau-cinéma est-il toujours d'actualité ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Le 30 juin 2006, une concession a été octroyée à la scrl Actor's River Boat permettant à M. Diouri d'amarrer un bateau-cinéma au bassin Beco. Selon l'article 12b de cette concession, le bateau-cinéma devait être exploité dans les deux ans. Le Port a accepté de prolonger ce délai à deux reprises. Ce projet a pris du retard du fait de la crise économique et financière, mais surtout parce que l'équipe technique qui devait transformer le bateau à dû être remplacée.*

*M. Claude Diouri a récemment écrit au Port de Bruxelles pour l'informer de ce que l'échéance du 30 juin 2010 ne pourra pas être respectée et demander une nouvelle prolongation de cette échéance.*

*Le "Ludmeri" est actuellement amarré au chantier naval Vankerkoven, à Pont-de-Loup. M. Diouri est en litige avec ce chantier naval, mais il continue à estimer que le projet peut se réaliser.*

*Beliris a promis une aide de 500.000 euros à Actor's River Boat pour la poursuite de l'aménagement du bateau. Cette aide est conditionnée à un appel d'offres qui sera lancé prochainement. Le protocole d'accord avec Beliris est en voie de finalisation.*

*La Région de Bruxelles-Capitale a également promis un subside de 500.000 euros pour ce projet. À ce jour, elle a versé unacompte de 50.000 euros pour que les travaux puissent commencer. Cet acompte devra lui être remboursé si le projet ne se réalise pas.*

Het gewest zou 200.000 euro hebben gegeven, maar ook andere actoren zouden een steentje hebben bijgedragen.

Wat is de huidige stand van zaken? Waarom is het project nog niet gerealiseerd? Hoeveel subsidies heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds aan dit project gegeven? Wat is er met dat geld gebeurd? Zullen er nog bijkomende subsidies worden toegekend? Komt er nog een cinemaboot of is het project in alle stilte afgevoerd?

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Op 30 juni 2006 is aan de cvba Actor's River Boat een concessie toegewezen aan het Becodok opdat de heer Claude Diouri, eigenaar en stichter van de bioskoopzalen Styx en Actor's Studio, er een cinemaboot zou kunnen aanmeren.

Dit was een zeer origineel project, dat ongetwijfeld een primeur in Europa is en op heel wat belangstelling kon rekenen. Overeenkomstig artikel 12b van de concessieovereenkomst moest de boot binnen twee jaar in exploitatie worden genomen. De Haven van Brussel heeft reeds tweemaal aanvaard om die termijn te verlengen. Het project heeft vertraging opgelopen door de financiële en economische crisis maar vooral omdat de technische ploeg die de boot moest verbouwen, moest worden vervangen.

De heer Diouri heeft onlangs de Haven van Brussel per brief meegedeeld dat het niet mogelijk is om de deadline van 30 juni 2010 te halen. Hij heeft nogmaals een verlenging van de termijn gevraagd.

De boot, die de welluidende naam 'Ludmeri' draagt, ligt op dit ogenblik aangemeerd op de scheepswerf Vankerkoven in Pont-de-Loup. De heer Diouri heeft een juridisch disput met deze scheepswerf, maar hij gaat er nog steeds van uit dat het project kan worden verwezenlijkt.

Beliris heeft Actor's River Boat 500.000 euro hulp beloofd om de boot verder te kunnen inrichten. Deze hulp is gekoppeld aan een offertevraag die voor binnenkort gepland is. Het protocolakkoord hierover met Beliris wordt momenteel afgerond.

*Le conseil d'administration du Port de Bruxelles discutera de la demande de prolongation du délai le 25 juin 2010. Un dernier report pourrait être accordé à M. Diouri.*

Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een subsidie van 500.000 euro beloofd voor het project. Op dit ogenblik heeft het gewest al een voorschot van 50.000 euro gestort om de werken te kunnen opstarten. Als het project uiteindelijk toch niet zou doorgaan, moet Actor's River Boat deze som terugbetaLEN aan het gewest.

Op 25 juni 2010 zal de raad van bestuur van de Haven van Brussel de vraag om de termijn te verlengen bespreken. Het is mogelijk dat de heer Diouri een laatste uitstel krijgt. Dat is op dit ogenblik de stand van zaken.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Quand le bateau sera-t-il exploité ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Je n'ose plus me prononcer. Si un report est accordé, ce sera le dernier, et nous suivrons cela de plus près. Quoi qu'il en soit, M. Diouri est contractuellement tenu de rembourser l'argent qui lui a été versé si le projet ne se réalise pas.*

- *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'exclusion du système Cambio des jeunes Bruxellois qui ont leur permis depuis moins de deux ans".

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Les voitures partagées ont le vent en poupe à Bruxelles,*

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.-** Wanneer zal de boot effectief in gebruik worden genomen?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Dat durf ik niet meer zeggen. We hadden gehoopt dat dat in de herfst van vorig jaar zou zijn en eerder dachten we al aan de zomer voordien. Als een uitstel goedgekeurd wordt, zal dat echter wel de laatste keer zijn en zullen we de zaak veel meer van nabij volgen. De heer Diouri is in elk geval contractueel verplicht om het gestorte geld terug te betalen als het project niet doorgaat.

- *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 "het uitsluiten van jonge Brusselaars die minder dan twee jaar een rijbewijs bezitten van Cambio autodelen".

**Mevrouw de voorzitter.-** De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.-** In Brussel zit het autodelen in de lift en dat is goed voor het milieu,

*ce qui est bon pour l'environnement, pour l'économie et pour Bruxelles en général. Hélas, le système n'est pas accessible à ceux qui ont leur permis de conduire depuis moins de deux ans.*

*Ce seraient pourtant les jeunes qui pourraient le plus bénéficier de ce système, parce que leur budget est souvent limité et qu'ils n'ont généralement pas besoin d'une voiture tous les jours.*

*La règle est justifiée par le coût de l'assurance pour les jeunes. Aux Pays-Bas pourtant, les jeunes ont accès aux voitures partagées. Êtes-vous au courant du problème ? Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour que les jeunes qui ont leur permis depuis moins de deux ans puissent utiliser Cambio ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *Lorsque je me suis renseignée sur Cambio, j'ai réagi comme vous et je me suis fait expliquer de manière approfondie les raisons de l'exclusion des personnes qui ont leur permis de conduire depuis moins de deux ans.*

*Cette règle existe depuis l'introduction de Cambio à Bruxelles. Elle a été décidée par Cambio, qui est une société privée. Le fait que la STIB en soit actionnaire n'y change rien.*

*Il est important pour nous que Cambio soit le plus démocratique possible, car il joue un rôle dans la politique des transports, et est complémentaire avec les transports publics. Il est donc important que son prix fixe soit le plus bas possible pour tous les usagers, sans toutefois menacer la viabilité économique du projet.*

*Si la règle en question devait être annulée, les*

voor de economie en voor Brussel in het algemeen. Helaas is het autodelen niet toegankelijk voor jongeren of mensen die minder dan twee jaar een rijbewijs bezitten.

Daardoor sluit Cambio heel wat jongeren uit die net hun rijbewijs hebben gehaald. Nochtans zijn het uitgerekend zulke jongeren die van het systeem kunnen profiteren omdat hun budget vaak beperkt is en ze vaak ook nog niet elke dag een auto nodig hebben. Ze studeren bijvoorbeeld nog, of hebben nog maar net werk en hebben andere prioriteiten of gebruiken eerder het openbaar vervoer. Toch is het ook voor hen handig om af en toe een auto te kunnen gebruiken om een uitstap te maken of boodschappen te doen.

De regel wordt gerechtvaardigd met het argument dat het duurder kost om jongeren te verzekeren. In Nederland is autodelen echter wel toegankelijk voor jongeren die hun rijbewijs net hebben gehaald. Ik kan me ook niet inbeelden dat het zoveel meer kost om jongeren te verzekeren. Bent u op de hoogte van het probleem? Welke maatregelen zult u treffen om ervoor te zorgen dat jongeren die hun rijbewijs minder dan twee jaar hebben, gebruik kunnen maken van Cambio?

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Toen ik inlichtingen inwon over Cambio, reageerde ik net zoals u. Ik heb me echter grondig laten uitleggen waarom Cambio niet beschikbaar is voor mensen die hun rijbewijs sinds minder dan twee jaar hebben.

De regel is niet nieuw en bestaat al sinds de oprichting van Cambio in Brussel. Er werd tijdens de vorige regeerperiode niets veranderd aan de voorwaarden. De maatregel is in de eerste plaats een keuze van Cambio, dat een privébedrijf is. De MIVB is weliswaar aandeelhouder van Cambio, maar dat verandert niets aan de zaak.

Het is voor ons belangrijk dat Cambio een zo democratisch mogelijk project is, want het speelt een niet onbelangrijke rol in het vervoerbeleid en is onder meer complementair met het openbaar vervoer. In dat opzicht is het belangrijk dat de vaste kosten voor alle deelnemers zo laag mogelijk zijn,

*coûts consécutifs aux accidents et au manque à gagner dû aux mauvais payeurs seraient plus élevés, estime Cambio. Il faudrait alors les répercuter sur l'ensemble des usagers pour ne pas mettre la société en péril. Pour que le système reste viable est abordable, nous préférerons que Cambio fixe quelques restrictions à l'accès.*

*En Flandre, Cambio applique la même règle.*

zonder dat de economische leefbaarheid van het project in het gedrang mag komen.

Als de voornoemde regel werd afgeschaft, zouden volgens Cambio zowel de kosten als gevolg van ongevallen als de gederfde inkomsten wegens wanbetaling aanzienlijk hoger liggen. Als er meer kosten zijn, moeten die worden verhaald op alle deelnemers om het bedrijf niet in gevaar te brengen. Het resultaat is dan een hogere bijdrage voor iedereen. Vanwege de afweging dat de instapkosten laag moeten blijven, geven we er de voorkeur aan dat Cambio enkele drempels inbouwt, opdat het systeem zowel leefbaar als betaalbaar blijft voor de gebruiker.

In heel Vlaanderen, waar Cambio ook actief is, bestaat dezelfde restrictie. Ik heb de kwestie besproken met Cambio, want mijn uitgangspunt was ook dat we misschien kunnen vermijden dat jonge mensen een auto kopen door hen een goed alternatief te bieden. Het argument van de bijkomende kosten was echter een zeer belangrijk element in de discussie.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme.**- U zegt dat de kosten significant hoger zouden liggen. Hoeveel hoger zou dat precies zijn? De MIVB, die onder uw toezicht staat, is aandeelhouder van Cambio. Bovendien steunt u zelf ook Cambio. U kunt dus perfect beslissen om voor die bijkomende kosten in te staan. Dit zou toch een miniem bedrag zijn in vergelijking met wat u nu al aan Cambio geeft.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik heb geen precieze cijfers over hoe hoog de kosten zouden oplopen. Cambio heeft zich gebaseerd op de ongevallenstatistieken per leeftijdsgroep, enzovoort, en op basis daarvan deze beslissing genomen. Ik kan voor u de precieze berekeningen opvragen.

Op dit ogenblik geeft het gewest geen bijkomende subsidies meer aan Cambio. Dat kreeg een ondersteuning voor het opstarten, maar nu moet het zelf uit de kosten geraken, zoals ook vermeld staat in het bedrijfsplan.

**De heer Jef Van Damme.**- Ik zou graag die berekening krijgen. Ik betreur dat u geen initiatief

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *À combien s'élèverait l'augmentation qu'entraînerait la suppression de cette restriction ? Vous pourriez décider de prendre en charge ces coûts supplémentaires, qui devraient être minimes en regard de ce que vous octroyez déjà à Cambio.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).**- *Je ne dispose pas de chiffres précis concernant ces coûts. Je peux demander ces calculs précis à Cambio si vous le souhaitez.*

*La Région a soutenu Cambio au démarrage, mais ne lui donne plus de subsides, conformément au plan d'entreprise.*

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).**- *Je souhaiterais recevoir ces calculs. Je regrette que*

*vous n'envisagiez pas de prendre en charge les coûts supplémentaires.*

*- L'incident est clos.*

### QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

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

**concernant "les déplacements à vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**Mme Danielle Caron.-** Circuler à vélo en ville comporte des risques. Les associations de cyclistes mettent beaucoup d'énergie à faire comprendre qu'il est impératif que des itinéraires cyclables soient aménagés et entretenus pour donner de la place aux cyclistes.

Même si les accidents mortels impliquant un vélo sont relativement rares à Bruxelles, je voudrais attirer votre attention sur l'urgence qu'il y a de mettre tout en œuvre pour que la sécurité des cyclistes soit réellement une priorité.

L'accord de gouvernement prévoit que "les voiries régionales seront progressivement aménagées au profit des cyclistes. Les investissements en aménagements pour la réalisation de tous les ICR (itinéraires cyclables régionaux) seront finalisés dans les 5 ans. Là où c'est possible, ces pistes cyclables devront être séparées de la voirie. Les projets d'aménagement et de rénovation de voirie intégreront systématiquement des exigences de 'cyclabilité'".

Par ailleurs, pour obtenir une diminution de 20 % du trafic automobile, le vélo constitue un atout indéniable.

Les associations de défense de cyclistes sont inquiètes quant au respect de l'engagement pris par le gouvernement. Pouvez-vous nous rassurer sur ce point ? Ces associations estiment, en effet, que la création des itinéraires cyclables régionaux

zult nemen om de bijkomende kosten eventueel zelf bij te passen.

*- Het incident is gesloten.*

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

**betreffende "de verplaatsingen met de fiets in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Fietsen in de stad is gevaarlijk. De fietsersverenigingen wijzen met aandrang op de noodzaak van de aanleg en het onderhoud van fietspaden. Ook Brussel moet hiervan dringend een prioriteit maken.*

*Het regeerakkoord bepaalt dat de gewestwegen geleidelijk aan de fietser zullen worden aangepast, dat de investeringen in de gewestelijke fietsroutes (GFR) binnen vijf jaar worden afgerond, dat er, waar mogelijk, aparte fietspaden worden aangelegd, en dat in plannen voor de inrichting en renovatie van openbare wegen systematisch met de fietser rekening moet worden gehouden. Bovendien speelt de fiets een belangrijke rol in het streven om het autoverkeer met 20% te reduceren.*

*De fietsersbonden maken zich zorgen over de naleving van deze doelstellingen, vooral inzake de aanleg van fietspaden. Kan de minister hen op dat vlak geruststellen?*

*Wat is de planning voor de aanleg van fietspaden of duidelijk aangegeven fietsstroken op alle gewestwegen?*

*Wat is het tijdsschema voor het aanbrengen van markeringen bij onderbrekingen en hindernissen op de gewestelijke fietsroutes (GFR's)?*

*Hoe staat het met de plannen voor de bewegwijzering van de GFR's die verschillende*

n'avance pas assez vite.

J'aimerais avoir une réponse aux questions suivantes.

Pourriez-vous me dire quel sera le phasage des travaux afin que toutes les voiries régionales soient équipées de pistes cyclables ou d'un marquage vélo adapté, garantissant des conditions optimales de sécurité aux cyclistes ?

Quel sera le calendrier des aménagements permettant aux cyclistes de ne plus se mettre en danger lors du franchissement de certains obstacles interrompant le parcours cyclable (voie ferrée, pentes dangereuses, tunnels, etc.) ?

Enfin, quel développement est-il prévu pour les ICR fléchés qui permettent de relier les différents pôles stratégiques de la Région en traversant plusieurs communes ?

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

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Un projet de calendrier pluriannuel pour la réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est en cours de réalisation et des aménagements de pistes cyclables sur les voiries régionales sont prévus pour la fin de la législature.

Les propositions demandées à Bruxelles Mobilité, et notamment au fonctionnaire du service Vélo sont maintenant examinées d'un point de vue budgétaire. Ce calendrier pluriannuel sera présenté au courant de cet été.

Conformément à l'accord de gouvernement, la priorité sera donnée à la réalisation des ICR. Leur aménagement permettra aux cyclistes d'éviter les obstacles que vous mentionnez. Je mettrai tout en oeuvre pour que la finalisation du réseau soit concrétisée dans les délais proposés par l'accord de gouvernement. Je serai en mesure de vous fournir des réponses plus détaillées dès cet été.

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

**Mme Danielle Caron.-** Votre réponse est

*strategische punten in het gewest verbinden en verschillende gemeenten doorkruisen?*

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Er wordt gewerkt aan een meerjarenplanning voor de realisatie van gewestelijke fietsroutes (GFR) en tegen het einde van deze regeerperiode komen er meer fietspaden. Er wordt onderzocht of de voorstellen die Mobiel Brussel en de fietsambtenaar hebben ontvangen, financieel haalbaar zijn.

*In overeenstemming met het regeerakkoord ligt de nadruk op de realisatie van GFR's. Die moeten het voor fietsers mogelijk maken om de hindernissen die u veroemt, te vermijden. Ik stel alles in het werk om het netwerk te voltooien. Deze zomer kan ik u meer details geven.*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** Uw

particulièrement brève. J'aurais souhaité disposer d'un calendrier pour cette année puisqu'un budget est en cours. Pourriez-vous dès lors me fournir des précisions ? M. Pinxteren vous avait interrogée suite à l'accident mortel d'un cycliste survenu fin avril, causé par la présence des rails du tram. J'ai l'impression qu'il convient de se référer à un événement grave pour obtenir des informations de la part du gouvernement.

Ce calendrier est prévu jusqu'à la fin de la législature. J'espère que, pour cet été, vous serez effectivement en mesure de nous fournir de plus amples informations. Les pistes cyclables bruxelloises sont dégradées. Il convient souvent de ne pas les utiliser pour des raisons de sécurité. Elles sont dangereuses et le gravier rouge utilisé pour le revêtement du sol est également dangereux. Les cyclistes finissent par circuler sur la voirie en dehors des pistes cyclables, au risque de se faire renverser par les automobilistes.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le calendrier ainsi que la liste des ICR ont déjà été fournis à la commission précédemment.

Un calendrier des travaux a également été établi concernant la restauration des pistes cyclables.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "l'enquête "Donnez votre avis sur les taxis bruxellois".

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

*antwoord is zeer beknopt. Kunt u me de planning voor dit jaar bezorgen? De heer Pinxteren stelde u een vraag over een dodelijk ongeval met een fietser. Blijkbaar verstrekt de regering pas informatie als er iets ernstigs gebeurt.*

*Ik hoop dat u ons deze zomer meer informatie kunt geven. De Brusselse fietspaden zijn in slechte staat. Het is niet veilig om ze te gebruiken. Daarom gebruiken fietsers de rijweg, waar ze kans op een aanrijding lopen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De commissieleden hebben de planning en de lijst van GFR's al eerder ontvangen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

**betreffende "de enquête 'Geef uw mening over de Brusselse taxi's'".**

**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.

## QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant " l'achèvement de la piste cyclable le long du canal".

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- En février 2010, le parlement a adopté une résolution au sujet du réseau express régional pour les cyclistes. L'objectif vise à promouvoir l'usage du vélo en proposant des pistes cyclables agréables, sûres et accessibles, avec des connexions avec les autres Régions.

La nouvelle piste cyclable le long du canal à Molenbeek, entre la place Sainctelette et la Porte de Ninove, est satisfaisante, mais ses connexions laissent à désirer. Elle prend fin soudainement à quelques mètres de la place Sainctelette, sans aucune indication pour les cyclistes. Ceux-ci doivent alors se risquer sur cette place, connue depuis des années pour sa dangerosité.

À la Porte de Ninove, la connexion avec la piste cyclable du quai du Hainaut pourrait également être améliorée. Les cyclistes arrivant de la rue Vandermaelen doivent prendre de gros risques pour atteindre la piste cyclable.

Tout tourne autour de la finalisation définitive et de la réception des travaux d'infrastructure.

Avez-vous été informée par Bruxelles Mobilité ou par des cyclistes des problèmes de connexion de la piste cyclable sur le pont à hauteur de Sainctelette ? Comment comptez-vous résoudre ce problème ?

Êtes-vous au courant des problèmes de connexion de la piste cyclable à hauteur de la Porte de Ninove ? Quand et comment allez-vous résoudre ce problème ?

Enfin, j'ai déjà eu l'occasion de vous alerter à

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de afwerking van het fietspad langs het kanaal".

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- In februari 2010 heeft het parlement een resolutie aangenomen over het gewestelijk expresnet voor fietsers. De bedoeling is meer mensen op de fiets te krijgen door degelijke, aangename en veilige fietssnelwegen aan te leggen in het gewest in aansluiting met de andere gewesten. In dit licht is het aangewezen dat de regering niet alleen zeer snel start met de aanleg van deze fietssnelwegen, maar er tevens voor zorgt dat ook de fietspaden die er nu al liggen, kwaliteitsvol, veilig en toegankelijk zijn. Het een sluit het ander niet uit.

Onlangs werd het gloednieuwe tweerichtingsfietspad langs het kanaal in Molenbeek, tussen het Saincteletteplein en de Ninoofse Poort, ingehuldigd. Het ziet er zeer mooi uit, maar de aansluitingen van dit fietspad laten nog te wensen over. Zo houdt het fietspad enkele meters voor het Saincteletteplein plots op in het midden van het trottoir. Er is geen indicatie voor de fietsers hoe zij verder moeten. Er is evenmin een verkeerslicht voor de fietsers, die zich dus op goed geluk op het Saincteletteplein moeten wagen. Dat plein werd een aantal jaren terug tot een van de tien gevaarlijkste plaatsten voor fietsers gebrandmerkt. Ook ter hoogte van de Ninoofsepoort zou er een betere aansluiting moeten komen met het fietspad op de Henegouwenkaai.

Tot slot verloopt ook de aansluiting vanuit de zijstraten niet vlekkeloos. Nog steeds moeten fietsers die vanuit de Vandermaelenstraat toekomen een zeer gevaarlijk manœuvre uitvoeren om op het fietspad te geraken. De andere aansluitingen zijn ondertussen in orde, maar dit is nog een punt waaraan moet worden gewerkt.

*propos de la mauvaise connexion depuis la rue Vandermaelen. Êtes-vous disposée à déplacer le point de traversée de deux mètres, même si l'aménagement est terminé ?*

*La cellule vélo de Bruxelles Mobilité suit-elle ces chantiers d'aménagement cyclables jusqu'à leur achèvement ? Vous tient-elle informée de problèmes de ce genre ?*

*Quel est le rôle de la commission vélo régionale dans ce dossier ?*

Alles valt en staat dus met de definitieve afwerking en de oplevering van infrastructuurwerken.

Bent u op de hoogte gebracht, door Mobiel Brussel of door individuele fletsers, van de problemen met de aansluiting van het fietspad op de brug ter hoogte van Sainctelette? Wanneer en hoe zult u dit probleem oplossen, bijvoorbeeld via een fietsbrug, fietslichten of gescheiden oversteekplaatsen? In het buitenland vind je heel mooie infrastructuur om dergelijke moeilijke kruispunten als fietser te overbruggen. Dit vraagt wat inventiviteit.

Bent u ook op de hoogte van de problemen met de aansluiting van het fietspad ter hoogte van de Ninoofsepoort? Wanneer en hoe zult u dit probleem oplossen? Ook hier is een inventieve oplossing nodig.

Ik heb u zelf al op de hoogte gebracht van de slechte aansluiting vanuit de Vandermaelenstraat. De definitieve afwerking is blijkbaar al gebeurd. Bent u bereid om de oversteekplaats toch nog een tweetal meter te verplaatsen, waardoor fietsers veilig het fietspad op kunnen? Het is onbegrijpelijk dat hiermee geen rekening werd gehouden bij de oorspronkelijke plannen. Het volstaat om de oversteekplaats twee meter op te schuiven en daar hoeft zelfs geen parkeerplaats voor te sneuvelen.

Mobiel Brussel heeft een specifieke fietscel. Volgt zij deze en andere fietswerven tot en met de afwerking? Hoe brengt zij u op de hoogte van dergelijke problemen?

Wat is de rol van de gewestelijke fietscommissie in dit dossier?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Mobiel Brussel is inderdaad op de hoogte van de problemen met de aansluiting op Sainctelette en heeft overigens al een plan voorgesteld om deze aansluiting te verbeteren. Het probleem voor fietsers op Sainctelette gaat echter veel verder dan enkel deze aansluiting. Op korte termijn zijn er onvoldoende middelen om de hele Sainctelette-omgeving te optimaliseren. In ieder geval komt er een doorsteek met lichten om de aansluiting te

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Bruxelles Mobilité a déjà proposé un plan pour améliorer la connexion à Sainctelette. Le problème des cyclistes à cet endroit dépasse cette simple connexion mais, à court terme, les moyens font défaut pour optimiser l'ensemble des environs de Sainctelette. Un passage avec des feux de signalisation sera en tout cas prévu pour permettre la connexion avec l'avenue du Port, où les travaux débuteront à la fin de l'année.

*Un passage sous le pont n'est malheureusement pas possible, vu la faible largeur du canal à cet endroit. Il en va de même pour la Porte de Ninove, où il n'y pas de place à côté de l'écluse pour permettre aux cyclistes de circuler sous le pont. Une traversée temporaire de la Porte de Ninove sera aménagée dès que les plans seront prêts. Les possibilités de traversée des piétons seront également améliorées. Le point de traversée depuis la Rue Vandermaelen sur l'itinéraire cyclable se trouve bien au bon endroit. L'objectif n'est pas de permettre aux cyclistes et piétons de traverser ensemble, mais bien d'aller simplement tout droit. Il manque uniquement les potelets anti-stationnement. Bruxelles Mobilité négocie actuellement à ce sujet avec Beliris et le manager vélo suivra de près ce dossier.*

*Le contrôleur des pistes cyclables de la cellule vélo est malheureusement décédé, mais devrait être remplacé. Tant le manager vélo que le responsable des itinéraires cyclables de la Direction Projets et Travaux ont participé à plusieurs réunions de chantier.*

*Cela a notamment conduit au placement temporaire de blocs de béton (New Jersey) à la fin du chantier. La Porte de Ninove sera définitivement réaménagée lorsque les plans pour la connexion auront été adaptés et la solution sera alors définitive. Cela résulte de la présence du manager vélo aux réunions de chantier.*

*Le manager vélo m'informe des éventuels problèmes survenant sur les importants chantiers vélo lors de la réunion qui se tient tous les quinze jours à mon cabinet. Si vous constatez des problèmes, le mieux est de les signaler au manager vélo, qui y cherchera une solution.*

verzekeren met de Havenlaan, waarvan de werken eind dit jaar van start zullen gaan.

Een passage onder de brug is jammer genoeg niet mogelijk, gezien de geringe breedte van het kanaal op deze plek. Hetzelfde geldt trouwens voor de Ninoofsepoort, waar geen plaats is naast de sluis om fietsers onder de brug te laten rijden. Een voorlopige oversteek van de Ninoofsepoort komt er zodra de plannen hiervoor klaar zijn. Ook de oversteekmogelijkheden voor voetgangers zullen worden verbeterd.

De oversteekplaats vanuit de Vandermaelenstraat op de fietsroute ligt wel degelijk op de juiste plaats. Het is niet de bedoeling dat de fietsers met de voetgangers mee oversteken, maar gewoon rechtdoor rijden. Het enige wat ontbreekt zijn de antiparkeerpaaltjes, waardoor de oversteekplaatsen op dit moment niet bruikbaar zijn. Er staan immers auto's op geparkeerd. Mobiel Brussel onderhandelt met Beliris over wie deze paaltjes zal plaatsen en de fietsmanager zal dit van nabij volgen.

De fietspadencontroleur van de fietscel is helaas overleden. Er is nog geen nieuwe controleur, maar die komt er zeker. Zowel de fietsmanager als de verantwoordelijke voor de fietsroutes van de directie Projecten en Werken zijn verschillende keren op de werfvergaderingen aanwezig geweest.

Dat leidde onder meer tot het tijdelijk plaatsen van zogenaamde New Jerseys, een soort betonblokken, aan het einde van de werf. De Ninoofsepoort wordt pas definitief ingericht als de aanpassingen van de plannen voor de aansluitingen zijn uitgevoerd. Dat is allemaal het resultaat van de aanwezigheid van de fietsmanager op de werfvergaderingen.

De maatregelen zijn tijdelijk, maar wanneer we de Ninoofsepoort volledig inrichten, komt er een definitieve oplossing. De fietsmanager brengt mij op de hoogte van eventuele knelpunten op belangrijke fietswerven tijdens de tweewekelijkse vergadering die plaatsvindt op mijn kabinet. Het gaat over kleine aanpassingen die intern worden behandeld door Mobiel Brussel. Als u zelf concrete problemen vaststelt, kunt u die best signaleren aan de fietsmanager. Die bespreekt het op zijn beurt in een vergadering en zoekt een oplossing.

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

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

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Je suis déçue qu'il ne soit pas possible de réaliser un tunnel pour vélos sous la place Sainctelette à cause de la taille de l'ouverture. N'y a-t-il vraiment pas suffisamment de place ? Il faudrait seulement aménager un couloir pour vélos d'un côté. Vous devriez encore analyser cette solution.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Le canal ne peut pas être rétréci et aucune piste cyclable ne peut être aménagée sur le rebord. Ce n'est techniquement pas possible.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** Je vous invite à aller voir sur place ensemble.

- 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 "le soutien à un Plan lumière régional et sa réalisation".

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** Sous la précédente législature, le Plan lumière régional a reçu une nouvelle impulsion. En effet, outre l'aspect fonctionnel de l'éclairage des voies publiques, un bon éclairage donne une identité à la ville, crée une atmosphère et renforce la sécurité.

Cependant, l'actuel accord de gouvernement ne fait plus mention de ce plan régional. Vous annonciez pourtant en février 2010, lors de la présentation du plan d'investissement Travaux publics 2010, que vous aviez chargé Bruxelles Mobilité d'établir un plan lumière.

Qu'en est-il de ce plan de Bruxelles Mobilité ? Quand sera-t-il soumis au gouvernement ?

**Mevrouw Annemie Maes.-** Het enige wat me ontgoochelt, is dat het niet mogelijk is om een soort van fietstunnel te maken onder het Saincteletteplein omdat de doorgang niet breed genoeg is. Dat begrijp ik niet. Er is toch plaats genoeg? Je moet slechts aan een kant een fietscorridor aanleggen. Volgens mij moet u die oplossing toch nog eens bespreken.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Het Kanaal kan niet worden versmald. Er kan geen fietspad op de richel komen. De kwestie is al technisch onderzocht, en het is niet mogelijk.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik nodig u uit om eens samen te gaan kijken.

- 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 ondersteuning en uitvoering van een gewestelijk lichtplan".

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

**De heer Jef Van Damme.-** In de vorige legislatuur werd het gewestelijk lichtplan nieuw leven ingeblazen. Het plan werd uitgewerkt door een team van lichtexperten bij Mobiel Brussel.

Verlichting is immers meer dan alleen maar kwantitatief voldoende licht voorzien op openbare wegen. Als verlichting goed wordt ingezet, geeft ze de stad ook een identiteit, schept ze sfeer en verhoogt ze de veiligheid. Het gewestelijk lichtplan 2007 was een innovatie. Licht werd ingezet om de samenhang van de stedelijke ruimte te verduidelijken, de stad leesbaar te maken en op te waarderen. Een van de eerste ingrepen waren het verlichten van de VRT-RTBF-toren, de Koninklijke Sint-Mariakerk en de bruggen over het kanaal.

*Par ailleurs, en 2008, Bruxelles Mobilité et la SNCB ont signé un contrat portant sur l'éclairage des gares du Midi, Centrale et Nord. Pour chacun des trois sites, le champ de l'étude a été déterminé et la procédure de sélection des artistes chargés de l'éclairage est clôturée. De quels artistes s'agit-il ? Quand leurs études seront-elles prêtes ? Quand les travaux débuteront-ils ?*

In het huidige regeerakkoord wordt het gewestelijk lichtplan niet meer vermeld. Er wordt alleen gezegd dat "een kwaliteitsvolle verlichting de veiligheid en het comfort van de voetgangers ten goede moet komen en dat de lichtefficiëntie van het Brusselse lampenpark zal worden nagegaan".

In februari 2010 kondigde u bij de presentatie van het investeringsplan Openbare Werken 2010 echter wel aan dat u aan Mobiel Brussel de opdracht hebt gegeven om een lichtplan uit te werken, onder andere betreffende de Vilvoordsesteenweg langs de muren van het Koninklijk Paleis en de Budabrug.

Hoe ver staat het ondertussen met het lichtplan van Mobiel Brussel? Wanneer wordt dat plan voorgelegd aan de regering?

Een van de vroegere projecten is de verlichting van de drie NMBS-stations: Zuid, Centraal en Noord. In 2008 hadden Mobiel Brussel en de NMBS hierover een overeenkomst getekend. Voor elk van de drie sites werd de omvang van de studie bepaald en de selectieprocedure voor lichtkunstenaars afgerond. Over welke kunstenaars gaat het? Wanneer zullen hun studies klaar zijn? Wanneer zullen de werken van start gaan?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Bien que le Plan lumière ne figure pas formellement dans l'accord gouvernemental, j'ai chargé Bruxelles Mobilité de poursuivre son exécution. Le projet est entré dans sa phase finale. Il sera bientôt soumis pour avis aux différents intéressés, avant d'être retravaillé. J'espère pouvoir le soumettre au gouvernement à l'automne.

*Pour ce qui est des gares, les artistes retenus sont le Français Patrick Rimoux pour la gare du Nord, la société momentanée Jean-Pierre Majot / ACT-Design pour la gare Centrale et le bureau britannique Speirs & Majors Associates pour la gare du Midi.*

*Les premières esquisses et analyses préalables sont en cours pour la gare Centrale et la gare du Nord. La gare Centrale, qui est classée, exige l'octroi d'un permis d'urbanisme, dont la demande sera introduite en 2011. Enfin, le contrat avec la gare*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Hoewel het lichtplan niet formeel in het regeerakkoord is opgenomen, heb ik Mobiel Brussel inderdaad opdracht gegeven om de uitwerking ervan verder te zetten.

Het project, dat uitgevoerd wordt door de directie Projecten en Werken van Mobiel Brussel en ondertussen technisch gevalideerd werd door de directie Beheer en Onderhoud, zit in een eindfase. Binnenkort zal het dan ook voor advies aan de verschillende belanghebbenden (directie Stedenbouw, Leefmilieu Brussel, gemeenten) worden voorgelegd. Op basis van die adviezen zal het plan verder worden verfijnd. Ik hoop het project in het najaar aan de regering te kunnen voorleggen.

Wat de stations betreft, werden de volgende kunstenaars geselecteerd: de Fransman Patrick Rimoux voor het Noordstation, de tijdelijke vereniging Jean-Pierre Majot /ACT-Design voor

*du Midi n'est pas encore signé.*

het Centraal Station en het Britse bureau Speirs & Majors Associates voor het Zuidstation.

Voor Centraal en Noord worden momenteel de eerste schetsen en voorafgaandelijke analyses uitgevoerd. Voor het Centraal Station, dat beschermd is, is een stedenbouwkundige vergunning vereist. De aanvraag hiervoor zal in 2011 worden ingediend. Voor het Noordstation is er geen vergunning vereist, zodat er sneller kan worden gewerkt.

Het contract voor het Zuidstation is nog niet ondertekend.

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

**De heer Jef Van Damme.-** U hebt al mijn vragen beantwoord.

*- Het incident is gesloten.*

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Vous avez répondu à toutes mes questions.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la suppression d'entrées de métro".

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

**Mme Céline Delforge.-** La signalétique de la station Sainte-Catherine indique que certaines bouches de métro sont désormais réservées à la sortie et interdites à l'entrée dans la station. Cette situation est manifestement provoquée par l'introduction d'un système de réseau fermé à l'aide de portillons. Si l'on comprend bien que cette technique soit utilisée afin de minimiser les coûts d'ores et déjà élevés du système, elle présente un inconvénient majeur, à savoir celui de diminuer l'accessibilité des stations concernées.

Cette accessibilité est d'autant plus restreinte dans

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de afschaffing van metro-ingangen".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Een aantal toegangen van het metrostation Sint-Katelijne doet uitsluitend dienst als in- of uitgang. Dat is het gevolg van de aanleg van een gesloten metronet dat beveiligd wordt door poortjes. Dit systeem mag dan wel de veiligheid ten goede komen en kostenbesparend zijn, het is weinig bevorderlijk voor de toegankelijkheid van de stations.

*Zeker als de uitgangen tamelijk ver uiteen liggen, heeft een dergelijke ingreep een grote impact op de toegankelijkheid. Het verzorgingsgebied van een*

le cas de bouches distantes de plusieurs dizaines de mètres. Or, l'accessibilité et la proximité sont des facteurs fondamentaux pour l'attractivité d'un réseau et son efficacité en termes de temps de parcours. En effet, on estime que la zone de chalandise d'une station de métro est de 400 mètres. En supprimant certaines entrées de station, on diminue la portée de cette zone.

Enfin, si des distances de plusieurs dizaines de mètres représentent avant tout une perte de temps pour l'usager en pleine santé qui ne porte ni paquets ni enfants, pour les personnes à mobilité réduite (PMR) au sens large, il s'agit d'un obstacle non négligeable.

Combien d'entrées vers des stations de métro seront fermées ou mises en sens unique suite à l'introduction du système de portillons ? Quelles stations verront leur nombre d'entrées réduit ? Les associations de PMR ont-elles été consultées pour évaluer l'impact de ce choix ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Hormis Sainte-Catherine, il n'y aura pas d'entrées fermées ou mises en sens unique dans les phases 1 et 2 de l'installation des portillons, qui concernent 30 stations.

Pour ce qui est de la station Sainte-Catherine, il était prévu à l'origine d'installer les portillons d'accès à l'extérieur, sur le quai aux Briques. Cependant, s'agissant d'un endroit classé, cette installation n'y a pas été autorisée.

Il a donc été décidé de choisir la configuration suivante :

- au centre de chaque quai : un portillon d'entrée, un portillon de sortie, un sas PMR bidirectionnel et un portillon de service ;
- aux extrémités de chaque quai, côté nord : un portillon de sortie et un portillon de service ;
- côté sud : idem .

Par manque de place et afin de garantir la sécurité des clients par rapport au bord du quai, il n'était pas

*metrostation wordt geschat op 400 meter. Door het afschaffen van toegangen krimpt deze zone aanzienlijk.*

*Voor gezonde gebruikers die geen kinderen of boodschappen bij zich hebben, maken die enkele tientallen meters niet veel uit. Voor gehandicapten, in de ruime zin van het woord, is dat echter een aanzienlijke hindernis.*

*Hoeveel in- en uitgangen van metrostations werden gesloten of tot één richting herleid ingevolge de invoering van het poortjessysteem? Om welke stations gaat het? Werden de gehandicaptenverenigingen hierover geraadpleegd?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** In fase 1 en 2 van de plaatsing van de poorten in 30 stations, werden alleen in Sint-Katelijne de toegangen aangepast. Omwille van het beschermd stadszicht mochten de aan de Baksteenkaai geplande toegangspoortjes niet worden geplaatst. Er werd bijgevolg gekozen voor een andere inrichting.

*Het was omwille van het plaatsgebrek en de veiligheid niet mogelijk om aan elk uiteinde een ingangspoort en een uitgangspoort aan te leggen. Een tweerichtingspoort was uitgesloten omwille van de verwarring die een dergelijk systeem kan veroorzaken. Omwille van de veiligheid moest de uitstroom voorrang krijgen.*

*Deze maatregelen zullen niet in andere stations worden toegepast. De verenigingen van gehandicapten werden geraadpleegd en er werd rekening gehouden met hun opmerkingen.*

possible d'installer à chaque extrémité un portillon d'entrée et un portillon de sortie. La mise en place d'un portillon bidirectionnel n'a pas été retenue, afin d'éviter les goulets d'étranglement. Pour des raisons évidentes de sécurité, le flux de sortie doit être privilégié.

Aucune autre station ne verra son nombre d'entrées réduit.

Quant aux associations de PMR, de cyclistes et de malvoyants, elles ont été consultées et il a été tenu compte de leurs remarques.

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

**Mme Céline Delforge.-** Une troisième option aurait été de dispenser la station Sainte-Catherine de portillons.

Vous parlez des phases 1 et 2. Mais y a-t-il un risque, dans les phases suivantes, que d'autres stations soient concernées par les mêmes dispositions ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En principe, non. Cependant, nous évaluerons la situation au cas par cas. Notre objectif est bien sûr de ne pas réduire le nombre d'entrées de métro.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la disparition annoncée de la  
ligne 134 exploitée par 'De Lijn'".

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

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Er was nog een derde mogelijkheid, namelijk geen poortjes plaatsen.

*Bestaat de kans dat na fase 1 en 2 nog andere stations op die manier worden ingericht?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** In principe niet. De toestand zal echter geval per geval worden bestudeerd. Het is uiteraard niet de bedoeling om het aantal metro-ingangen te verminderen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de aangekondigde afschaffing van de door 'De Lijn' geëxploiteerde lijn 134".

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

**Mme Céline Delforge.-** Ce n'est une découverte pour personne : la commune d'Uccle compte parmi les moins bien desservies par les transports en commun.

Malheureusement, la société De Lijn vient d'annoncer la suppression de la ligne 134, anciennement nommée ligne O. Il s'agit d'une ligne presque centenaire. Cette disparition est d'autant plus regrettable qu'elle effectuait un parcours original, bien que proche de celui de la ligne 60.

Pouvez-vous me dire si De Lijn a initié une concertation avec vous avant de prendre cette décision ?

Dans la mesure où la conséquence de la suppression de la ligne 134 diminue l'offre déjà légère qui existe dans certains quartiers qu'elle traversait, une compensation sera-t-elle offerte aux usagers sous la forme d'une amélioration des fréquences de la ligne 60 exploitée par la STIB ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La suppression de la ligne 134 a été discutée lors de la réunion du groupe de travail interministériel relatif à la collaboration entre les exploitants de transports publics. Elle s'est tenue le 9 mars dernier, en présence de plusieurs représentants de mon cabinet, de la direction générale de la STIB ainsi que des représentants de Bruxelles Mobilité, de De Lijn, du ministère des Travaux publics de la Région Flamande et du cabinet Crevits.

Le groupe de travail a donné, à cette occasion, un avis positif à la proposition de De Lijn de supprimer la ligne 134, compte tenu des alternatives existantes.

Par ailleurs, le gouvernement régional a marqué son accord à la suppression de la ligne 134 lors de sa séance du 25 mars dernier.

Je ne peux que me réjouir du fait que les deux Régions et les deux sociétés de transport prennent aujourd'hui de telles décisions en concertation, ce qui n'était pas toujours le cas dans le passé.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Iedereen weet dat Ukkel slecht wordt bediend door het openbaar vervoer.

Helaas heeft De Lijn aangekondigd dat lijn 134 wordt afgeschaft. Dat is jammer. Deze lijn is bijna een eeuw oud en volgt een bijzonder parcours, al zijn er overeenkomsten met lijn 60 van de MIVB.

Heeft De Lijn overleg met u gepleegd over deze beslissing?

Wordt de beslissing gecompenseerd door de frequentie op lijn 60 te verhogen?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De afschaffing van lijn 134 werd besproken op een interministeriële vergadering over de samenwerking van de openbare vervoersmaatschappijen.

De werkgroep gaf een positief advies over het voorstel van De Lijn om buslijn 134 af te schaffen omdat er voldoende alternatieven bestaan. De Brusselse regering stemde ook in met de afschaffing van de buslijn. Ik vind het een goede zaak dat Vlaanderen en Brussel en de twee openbare vervoersmaatschappijen tegenwoordig in overleg beslissen, wat vroeger niet altijd het geval was.

De aangehaalde alternatieven betreffen vooral buslijn 60 van de MIVB, die op een gedeelte van het traject exact dezelfde route volgt als lijn 134. Gelet op de huidige begrotingsproblemen kunnen we de frequentie van lijn 60 niet opvoeren. Die buslijn heeft trouwens nog voldoende reservecapaciteit om de klanten van lijn 134 op te vangen.

Les alternatives évoquées concernent notamment la ligne d'autobus 60 de la STIB, qui emprunte exactement le même itinéraire que celui de la ligne 134 entre la place de Saint-Job et l'extrémité de l'avenue Louis Lepoutre (ce qui correspond à un tronc commun de 10 arrêts).

Le contexte budgétaire actuel rend difficilement envisageable un renfort de l'offre sur la ligne 60. De plus, celle-ci dispose d'une réserve de capacité suffisante pour pouvoir accueillir la clientèle de la ligne 134 sans nécessiter un renfort de fréquence.

Enfin, entre l'avenue Louis Lepoutre et la gare du Midi, la ligne 134 n'est dédoublée par aucune autre ligne de la STIB, mais circule en tronc commun avec un faisceau d'autres lignes exploitées par De Lijn (lignes 136 et 137) et les TEC (lignes W et 365a).

Toutefois, la STIB reste attentive à l'évolution des flux de déplacements dans les quartiers concernés par cette suppression et ne manquera pas, le cas échéant, d'apporter les modifications nécessaires à son offre de transport, en fonction des ressources disponibles.

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

**Mme Céline Delforge.-** En ce qui concerne la concertation, à l'instar de Mme la ministre, je ne puis que me réjouir de l'existence de ces concertations. Malheureusement, pour les riverains de ces quartiers, la décision se traduira par une diminution des fréquences.

À mon sens, le transport en commun sera encore moins attractif dans ces lieux, vu les fréquences peu réjouissantes.

Vous pourrez alors constituer de nouvelles statistiques du nombre de personnes captives. Les propriétaires de voiture ne seront pas prêts de changer de mode de déplacement : si le tracé n'est pas affecté vu les doublons, les fréquences le seront, ce dont nous ne pouvons pas nous réjouir dans une zone mal desservie par les transports en commun.

*Tussen de Louis Lepoutrelaan en het Zuidstation volgt lijn 134 een route die door geen enkele lijn van de MIVB wordt bediend, maar wel door lijnen van de TEC en De Lijn.*

*De MIVB blijft echter de verkeersstroom in de betrokken wijken volgen en zal indien nodig het openbaarvervoeraanbod bijsturen.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het is natuurlijk goed dat er wordt overlegd. Helaas neemt het aanbod van openbaar vervoer af voor de buurtbewoners.*

*Aangezien het aanbod in die wijk al beperkt is, wordt het nog minder aantrekkelijk. Autogbruikers zullen zeker niet geneigd zijn om de overstap te maken.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous resterons attentifs à la situation.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- We blijven aandachtig.**

- *Het incident is gesloten.*