



**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 30 JUIN 2010**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 30 JUNI 2010**

—

---

**Avis**

**À partir du 1<sup>er</sup> octobre 2010 le compte rendu intégral ne sera plus imprimé.**

**Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse <http://www.parlbruparl.irisnet.be/>**

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.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Service des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

**Bericht**

**Vanaf 1 oktober 2010 wordt het integraal verslag niet meer gedrukt.**

**De verslagen kunnen geconsulteerd worden op <http://www.parlbruparl.irisnet.be/>**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeeringen 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.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Dienst verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

**SOMMAIRE****INHOUD**

QUESTIONS ORALES	6	MONDELINGE VRAGEN	6
- de M. Aziz Albishari	6	- van de heer Aziz Albishari	6
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'état d'avancement de l'élaboration du Plan piéton".		betreffende "de stand van zaken van het voetgangersplan".	
- de M. Aziz Albishari	9	- van de heer Aziz Albishari	9
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,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la décision du gouvernement relative à l'étude concernant la construction du tunnel Cortenbergh".		betreffende "de beslissing van de regering met betrekking tot de studie over de aanleg van de tunnel onder de Kortenberglaan".	
INTERPELLATIONS	13	INTERPELLATIES	13
- de Mme Céline Delforge	13	- van mevrouw Céline Delforge	13
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le mutisme persistant du site internet de la STIB en cas de perturbations sur son réseau".		betreffende "het aanhoudende stilzwijgen van de internetsite van de MIVB bij storingen op het vervoersnet".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	17	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	17

- de M. Philippe Close	23	- van de heer Philippe Close	23
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la requalification de l'opération 'sale and leaseback' de la STIB".		betreffende "de herschikking van de 'sale and leaseback'-operatie van de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Close.</i>	27	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Close.</i>	27
QUESTIONS ORALES	38	MONDELINGE VRAGEN	38
- de M. Vincent De Wolf	38	- van de heer Vincent De Wolf	38
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'état de délabrement de la station de tram 'De Wand' à Laeken".		betreffende "de verloederde staat van het tramstation 'De Wand' in Laken".	
- de Mme Céline Delforge	38	- van mevrouw Céline Delforge	38
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 mise en oeuvre de la réglementation relative aux bus effectuant un parcours touristique sur le territoire de la Région".		betreffende "de toepassing van de regeling inzake de toeristische bussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
Question orale jointe de M. Jef Van Damme,	39	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme,	39
concernant "l'exécution de l'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de uitvoering van de ordonnantie houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	

<p>- de M. Jef Van Damme 41</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'intégration de Villo et Cambio à la carte MOBIB".</p>	<p>- van de heer Jef Van Damme 41</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de integratie van Villo en Cambio in de MOBIB-kaart".</p>
<p>- de M. Aziz Albishari 44</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'aménagement des trottoirs du goulet Louise".</p>	<p>- van de heer Aziz Albishari 44</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de aanleg van de voetpaden aan de Louizahals".</p>
<p>- de Mme Annemie Maes 47</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'insécurité routière chaussée de Haecht".</p>	<p>- van mevrouw Annemie Maes 47</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de verkeersonveiligheid op de Haachtsesteenweg".</p>
<p>- de M. Jef Van Damme 49</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la convivialité des chauffeurs de bus de la STIB".</p>	<p>- van de heer Jef Van Damme 49</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de klantvriendelijkheid van de buschauffeurs van de MIVB".</p>

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

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

**concernant "l'état d'avancement de l'élaboration du Plan piéton".**

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

**M. Aziz Albishari.-** Le 28 octobre dernier, vous nous annonciez en commission le lancement de l'élaboration d'un Plan piéton pour la Région bruxelloise et ce, dans le cadre d'une hiérarchisation nouvelle que vous appelez STOP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé voertuig). À cette occasion, je vous avais apporté le soutien plein et entier du groupe ECOLO. En effet, nous estimons que le piéton a été le parent pauvre des planifications précédentes au niveau de la Région. Le prendre comme point de départ à la réflexion sur la mobilité constitue en quelque sorte une petite révolution.

Pouvez-vous, en cette fin de session parlementaire, faire le point sur l'avancement de l'élaboration de ce Plan piéton, que nous appelons de nos vœux ?

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

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de stand van zaken van het voetgangersplan".**

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** Op 28 oktober 2009 kondigde u aan dat u een voetgangersplan zou uitwerken, dat vertrekt vanuit het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privévervoer). De ECOLO-fractie steunt dit volledig. Het zou de eerste maal zijn dat een mobiliteitsplan rekening houdt met de voetgangers.

*Hoe ver staat het nu met het voetgangersplan?*

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

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** À la suite de ma décision d'élaborer un Plan piéton, l'administration a effectué une recherche préalable, afin de pouvoir publier un cahier de charges pour le développement du premier Plan piéton de la Région bruxelloise. Au début du mois de juin, j'ai reçu de l'administration le résultat de ce travail de préparation.

Il s'agit entre autres d'un audit, semblable à l'audit européen Bypad pour le Plan vélo, qui réunit l'expertise d'associations, de responsables politiques et de l'administration. Ce projet a déjà été soumis à la commission consultative de la Mobilité, et en grande partie adapté aux avis émis. Ce travail préparatoire a permis de développer une vision commune aux différents acteurs, concernant les principaux défis de la politique piétonne de la Région. Sur la base de cette recherche, un cahier des charges a été établi pour la rédaction du Plan piéton. Celui-ci sera publié au Moniteur belge la semaine prochaine. Le plan définitif sera probablement rendu public au premier semestre 2011.

Ceci n'empêche pas l'administration de Bruxelles Mobilité de travailler à l'amélioration de la situation des piétons dans la pratique quotidienne. Cela se traduit entre autres par les éléments suivants :

- la Région participe à l'enquête Beldam, effectuée auprès des ménages. Elle doit nous fournir des chiffres sur la part modale des piétons ;
- la réalisation d'un vade-mecum pour les aménagements piétons, confiée au Centre de recherches routières (CRR). Celle-ci devrait être finalisée pour le début 2011 ;
- une étude juridique sur le statut des trottoirs a été confiée à l'Association de la Ville et des Communes. Elle doit déboucher sur des recommandations pour les gestionnaires, et peut-être sur des modifications réglementaires ;
- la création d'un groupe de travail visant à intégrer les besoins des piétons dans la carte vélo, pour que celle-ci devienne une véritable carte multimodale illustrant le principe STOP ;

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Mobiel Brussel heeft begin juni het voorbereidend werk voor het voetgangersplan afgerond. Dat bestond onder meer uit een audit naar het voorbeeld van de Europese audit Bypad voor het fietsersplan, waarin de ervaringen van de verenigingen, politieke besluitmakers en de administratie werden gebundeld. Dat project werd aan de mobiliteitscommissie voorgelegd en grotendeels aan de geformuleerde opmerkingen aangepast.*

*Dankzij dit voorbereidend werk kon een gemeenschappelijke visie worden ontwikkeld over de belangrijkste uitdagingen van het voetgangersbeleid in Brussel. Op basis van dit onderzoek is een bestek opgesteld, dat volgende week in het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt. Het definitief plan zal vermoedelijk in het eerste semester van 2011 voltooid zijn.*

*Wij zitten ondertussen echter niet stil. Zo neemt het gewest deel aan de BELDAM-enquête die gevoerd wordt bij de gezinnen. Die moet ons informatie geven over het modale aandeel van de voetgangers.*

*Het gewest heeft voorts aan het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) gevraagd om een vademecum voor voetgangersinfrastructuur op te stellen. Dat vademecum zou begin 2011 voltooid moeten zijn.*

*Het gewest heeft ook bij de Vereniging van de Stad en de Gemeenten een juridische studie over de voetpaden besteld. Die studie moet leiden tot aanbevelingen voor de beheerders en eventueel tot wetswijzigingen.*

*Daarnaast is een werkgroep opgericht die de behoeften van de voetgangers in de fietskaart moet opnemen, zodat deze een echte multimodale kaart wordt die het STOP-principe illustreert.*

*Er is een rondetafel tussen Mobiel Brussel, de ziekenfondsen en de Ligue des familles georganiseerd, opdat deze instellingen de dagelijkse verplaatsingen te voet en per fiets zouden bevorderen in hun campagnes tegen een sedentaire levensstijl.*

- l'organisation d'une table ronde entre Bruxelles Mobilité, les mutualités et la Ligue des familles, pour que la promotion des déplacements à pied et à vélo au quotidien soit soutenue par ces organismes dans leurs campagnes contre la sédentarité ;

- avec l'aide de la VGC, des réunions sont prévues pour proposer l'action "10.000 stappen" aux communes. Cette action promeut les déplacements à pied, et notamment la nécessité de faire au minimum 10.000 pas par jour pour rester en forme ;

- l'adhésion de la Région au projet européen Pro Go comme "ville test". Ce projet encourage les meilleures pratiques pour augmenter la "marchabilité" d'une ville ;

- l'organisation du colloque annuel des piétons prévue en septembre. Elle promeut les bonnes pratiques auprès des conseillers en mobilité et des aménageurs publics.

J'espère que l'ensemble de ces éléments vous rassurera quant à notre ferme volonté d'élaborer une politique piétonne permettant de rattraper l'énorme retard en la matière.

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

**M. Aziz Albishari.**- Je vous remercie pour cette réponse détaillée. Certains éléments de votre réponse sont passionnants. J'en réfère notamment au travail réalisé par Bruxelles Mobilité concernant l'élaboration du vade-mecum par le Centre de recherche routière. Il est positif que des initiatives se mettent en place. Je songe notamment au colloque prévu au mois de septembre, au vade-mecum et aux études sur la circulation piétonne confiées à l'Association de la Ville et des Communes. Pourriez-vous me transmettre les résultats lorsque vous en disposerez ? Une étude sur les flux piétonniers est-elle également prévue ? Je tiens à vous indiquer que je suis enchanté par le travail fourni jusqu'à présent.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Concernant le flux piétonnier, je vous renvoie au cahier des charges qui sera publié la semaine prochaine.

**M. Aziz Albishari.**- Le Plan piéton sera donc clôturé au premier semestre 2011 ?

*Met de steun van de VGC zullen er vergaderingen worden georganiseerd om de 10.000 stappenactie aan de gemeenten voor te leggen. Die actie heeft tot doel de verplaatsingen te voet aan te moedigen en te wijzen op de noodzaak om minimaal 10.000 stappen per dag te zetten om in vorm te blijven.*

*Het gewest neemt ook deel aan het Europees project Pro Go, dat de beste praktijken aanmoedigt.*

*Tot slot zal in september het jaarlijks voetgangerscolloquium plaatsvinden.*

*U ziet dus dat wij vastberaden zijn om de vertraging op het vlak van het voetgangersbeleid weg te werken.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Het verheugt mij dat er zoveel initiatieven worden genomen. Ik hoop dat u ons de resultaten van de studies zult bezorgen, zodra die beschikbaar zijn.*

*Is er ook een studie over de voetgangersstromen gepland?*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).**- *Voor de voetgangersstromen verwijs ik naar het bestek dat volgende week zal worden bekendgemaakt.*

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Het voetgangersplan zal dus na de eerste helft van 2011 worden afgerond?*



**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Nous présenterons le Plan piéton à ce moment-là. Cela prend un certain temps, car nous avons voulu tout préparer avec soin, afin que ce plan serve de base durant de nombreuses années.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

**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 décision du gouvernement relative à l'étude concernant la construction du tunnel Cortenbergh".**

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

**M. Aziz Albishari.-** Une décision du gouvernement est tombée il y a peu. Je me permets donc d'interroger ici le représentant du gouvernement qui a été chargé de l'étude du projet. En date du 22 avril dernier, le conseil des ministres de la Région de Bruxelles-Capitale a pris la décision de percer un tunnel sous l'avenue de Cortenbergh, en vous chargeant de la dimension de l'étude du projet. Le gouvernement considère que c'est l'option la plus intéressante à moyen terme pour fermer le rond-point Schuman au transit. Le conseil des ministres a demandé à Beliris de poursuivre le processus visant au percement de ce tunnel. Il est aussi question de l'étude distincte concernant les options de mobilité liées au projet "Urbain-Loi" dans la décision du conseil des ministres.

Un tunnel sera donc creusé sous l'avenue de Cortenbergh, en direction du centre-ville. Il s'agit d'une première depuis le creusement du tunnel Léopold II en ce qui concerne un axe pénétrant, depuis les faubourgs vers le centre-ville. J'ai déjà fait part à votre collègue chargée des Travaux publics, Mme Grouwels, de mon inquiétude quant à la réapparition de ce type d'infrastructure en

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Inderdaad.** *We hebben tijd nodig om dit plan zorgvuldig op te stellen, zodat het nog vele jaren kan dienen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de beslissing van de regering met betrekking tot de studie over de aanleg van de tunnel onder de Kortenberglaan".**

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Op 22 april besliste de regering om een tunnel te graven onder de Kortenberglaan, richting Brussel-centrum. U kreeg de opdracht om een studie te laten uitvoeren. Volgens de regering is een tunnel op korte termijn de interessantste manier om de sluiting van het Schumanplein voor het doorgaand verkeer op te vangen. De regering heeft aan Beliris gevraagd het dossier verder voor te bereiden. Er komt een aparte studie over de mobiliteitsopties in het kader van het Stadsproject Wet.*

*Het is geleden sinds de aanleg van de Leopold II-tunnel dat er een tunnel werd gegraven van de randgemeenten naar het stadscentrum. Ik heb bij minister Grouwels mijn bezorgdheid geuit over dit soort infrastructuurwerken, omdat ze enorme onderhoudskosten vergen. Ze heeft getracht me gerust te stellen.*

*Een dergelijk project zal wellicht de verkeersdruk niet doen dalen, de luchtkwaliteit niet verbeteren en de CO2-uitstoot niet verminderen.*

*Waarom nam de regering een beslissing voordat de mobiliteitsstudie klaar was? De vorige regering*

Région, avec des coûts d'entretien qui ne devraient pas être à charge des Bruxellois. Elle a tenté de me rassurer à ce sujet.

Toutefois, il me semble que des questions se posent quant à l'efficacité de telles oeuvres en matière de réduction de la pression automobile sur notre Région, à l'impact sur la qualité de l'air, et donc sur la santé publique, et à nos engagements à réduire nos émissions de CO<sub>2</sub>. Ceci m'amène à vous demander des éclaircissements sur les points suivants.

Pourquoi le gouvernement a-t-il pris, dès le 22 avril, cette décision lourde de conséquences, avant que l'étude de mobilité ne soit terminée et alors que le gouvernement précédent nous avait assuré qu'il attendrait la fin de cette étude de mobilité avant de prendre une décision ? Comment expliquez-vous que cette décision ait pu être prise alors qu'elle semble contredire fondamentalement tant les objectifs régionaux de réduction du trafic automobile que les options de mobilité du projet "Urbain-Loi" approuvé par le gouvernement, qui recommande lui aussi de réduire les capacités automobiles aux entrées de ville afin d'atteindre l'objectif de réduction de 20% du trafic ? Tant les parlementaires que le gouvernement régional se sont fixé cet objectif.

L'augmentation quantitative et la facilitation significative de l'accès automobile au quartier européen que permettra la création de ce nouveau tunnel sont-elles compatibles avec cette vision de la Région en général, et du quartier européen en particulier ? Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé d'exclure de l'étude de mobilité en cours tout aspect relatif au projet "Urbain-Loi" ? Voilà encore un aspect dans la rédaction même de la décision que je ne comprends pas. Le gouvernement confie-t-il dès aujourd'hui à une future étude de mobilité sur le projet "Urbain-Loi" le soin de gérer a posteriori les problèmes générés par le tunnel Cortenbergh ?

En ce qui concerne l'aspect le plus positif de ce projet, pourriez-vous préciser le sens de la décision du gouvernement en ce qui concerne le financement et le timing de l'étude qui est demandée à Beliris pour déterminer où et comment des zones piétonnes et à basses émissions peuvent être aménagées dans le quartier ? Cette étude fait-elle partie de l'étude de mobilité liée au tunnel Cortenbergh ou plutôt de l'étude de mobilité

*had het parlement verzekerd dat ze geen beslissing zou nemen zonder studieresultaten. Uw beslissing lijkt in te gaan tegen de doelstelling van de regering om het autoverkeer terug te dringen en tegen de mobiliteitsopties van het stadsproject Wet.*

*Een nieuwe tunnel zal meer autoverkeer aanzuigen naar de Europese wijk. Valt dat te rijmen met de beleidsvisie van het Brussels Gewest, met name over de Europese wijk? Waarom besliste de regering om het stadsproject Wet buiten beschouwing te laten in de mobiliteitsstudie? Is het de bedoeling dat eventuele problemen met betrekking tot de Kortenbergtunnel in een toekomstige mobiliteitsstudie onder de loep worden genomen?*

*Kunt u de beslissing van de regering toelichten inzake de financiering en de planning van de studie over het inrichten van voetgangerszones en de zones met lage uitstoot in de Europese wijk? Maakt die studie deel uit van de mobiliteitsstudie inzake de Kortenbergtunnel, of van een aparte mobiliteitsstudie over het stadsproject Wet? Wordt elke mobiliteitsstudie volledig gefinancierd door Beliris?*

*Zal de regering nog rekening houden met een objectief onderzoek over de gevolgen van de tunnel en de onderzoeks- en overlegprocedures naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning?*

distincte, annoncée pour le projet "Urbain-Loi" ? Ces études de mobilité seront-elles chacune entièrement financées dans le cadre de Beliris, afin de ne pas puiser dans les deniers régionaux ?

Enfin, quelle place crédible cette décision du gouvernement laisse-t-elle encore à l'analyse objective des incidences de ce tunnel et aux procédures d'enquête et de concertation qui sont encore à venir dans le cadre du permis d'urbanisme ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** L'un des objectifs de l'étude de mobilité du quartier européen était de supprimer le trafic de transit sur le rond-point Schuman par la mise en souterrain des flux de circulation. Cela libérera plus d'espace, au propre comme au figuré, pour les modes de déplacement durables (piétons, cyclistes, transports en commun) aux endroits les plus visibles de ce quartier emblématique.

L'étude de mobilité de l'Espace Bruxelles-Europe a comparé les différentes solutions permettant de supprimer le trafic de transit sur le rond-point Schuman. Cette phase de l'étude est terminée et c'est sur cette base que le gouvernement a pris sa décision. De plus, une décision rapide était nécessaire pour ne pas laisser échapper l'occasion de coupler la réalisation de l'option choisie avec les travaux du tunnel Schuman-Josaphat. L'exécution des travaux en cours à la jonction Schuman-Josaphat devait être adaptée en fonction de cette décision maintenant, sans quoi les frais liés à une exécution tardive de cette adaptation auraient été beaucoup plus élevés. C'est ce qui a justifié l'urgence de cette décision.

Aujourd'hui, quatre bandes de circulation donnent accès à la rue de la Loi. Trois sortent du tunnel et une provient du rond-point Schuman. Dans l'option choisie par le gouvernement, seules les trois bandes venant du tunnel subsistent. Il n'y a donc pas d'augmentation de capacité mais, au contraire, une réduction. De plus, j'ai insisté pour qu'une étude complémentaire soit menée, examinant les possibilités de créer une ou plusieurs zones à basses émissions dans le périmètre du quartier européen. Cette étude, couplée aux différentes options visant à améliorer le flux de circulation des modes durables dans l'ensemble du périmètre, devrait

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** Een van de doelstellingen van de mobiliteitsstudie voor de Europese wijk was om de Schumanrotonde te ontlasten van het doorgaand verkeer. Zo komt er letterlijk en figuurlijk meer ruimte voor duurzame verplaatsingswijzen op de meest zichtbare plaatsen in deze wijk.

*De mobiliteitsstudie van de Ruimte Brussel Europa vergeleek verschillende mogelijkheden en op basis daarvan heeft de regering een beslissing genomen. Een snelle beslissing was nodig om de werken te kunnen koppelen aan die voor de tunnel Schuman-Josaphat. Een latere aanpassing hiervan zou immers veel duurder uitkomen.*

*Momenteel geven vier rijstroken toegang tot de Wetstraat, waarvan drie vanuit de tunnel en één vanuit de Schumanrotonde. De rijstrook komende van de rotonde zou verdwijnen. De capaciteit zal dus verminderen. Ik heb ook een bijkomende studie gevraagd over de mogelijkheid om in de Europese wijk lage-emissiezones te creëren. Samen met een verbetering van de verkeersstroom van duurzame verplaatsingswijzen, moet dat een belangrijke stap worden naar een meer duurzame mobiliteit in de wijk.*

*Het project Wet, dat over een veel langere termijn loopt, komt hierdoor niet in het gedrang. Voor de Wetstraat is een aparte studie noodzakelijk. De studie over de lage-emissiezones zal gelijktijdig klaar zijn met de mobiliteitsstudie voor de Europese wijk en wordt gefinancierd door Beliris.*

*We moesten dringend knopen doorhakken, maar dat belet ons niet om de klassieke procedures te volgen.*

représenter un véritable pas en avant vers une mobilité plus durable dans le quartier européen.

Le projet "Urbain-Loi" concerne un horizon dans le temps nettement plus lointain que le plan de mobilité étudié. Toutefois, la décision que nous avons prise n'entrave en rien l'exécution de ce projet. Les options pour réaliser ce projet à long terme sont tellement nombreuses qu'elles doivent faire l'objet d'une étude à part entière. L'étude sur les zones à basses émissions sera terminée en même temps que l'étude de mobilité du quartier européen. Elle sera financée par Beliris.

Cette décision n'empêche pas de mener normalement les procédures classiques, mais c'est vraiment l'urgence qui a imposé certains choix.

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

**M. Aziz Albishari.-** J'entends bien quels sont les éléments extérieurs qui ont motivé l'urgence à décider. Je peux les comprendre, étant donné l'opportunité du tunnel ferroviaire. J'entends aussi l'argument - que je ne partage pas entièrement et que je devrai examiner plus en profondeur - de la diminution de capacité de quatre à trois bandes entre Schuman et la rue de la Loi. De fait, on a mis la circulation en provenance de l'avenue de Cortenbergh vers Schuman en souterrain, mais elle arrive tout de même rue de la Loi et il y aura peut-être un effet d'entonnoir.

À ce propos, la question de la liaison de ce tunnel avec le parking - dont l'accès se situe dans le tunnel sous le Cinquantenaire et Schuman - est-elle ou non à l'ordre du jour? Enfin, vous ne m'avez pas répondu à propos des coûts d'entretien des tunnels. On pense toujours aux infrastructures, mais guère à leur entretien à long terme. Nous avons aujourd'hui, en Région bruxelloise, de réels problèmes de financement de toute une série d'infrastructures anciennes. Il serait donc prudent et responsable de toujours prévoir ces coûts. Mais peut-être cette question s'adresse-t-elle davantage à Mme Grouwels.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Je dois m'informer à propos de ce parking. Ne parlez-vous pas d'une partie de ce tunnel qui pourrait être transformée en parking?

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Ik begrijp dat u een dringende beslissing moest nemen wegens de werken aan de spoorwegtunnel. Ik ben er echter niet van overtuigd dat het een goed idee is om de capaciteit tussen Schuman en de Wetstraat van vier naar drie rijstroken terug te brengen, aangezien dit tot een flessenhalseffect kan leiden.*

*Is de verbinding van die tunnel met de parking nog aan de orde?*

*U hebt mij evenmin geantwoord hoeveel de onderhoudskosten van die tunnels zullen bedragen. Dat is een belangrijk element waarmee rekening moet worden gehouden.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ik moet navragen hoe het precies met de parking zit. Hebt u het over een deel van die tunnel die in een parking zou kunnen worden omgevormd?*

**M. Aziz Albishari.**- Non.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je vais m'informer.

**M. le président.**- Dans mon esprit, par rapport au rebranchement, il est avant le parking.

*(Rumeurs)*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je vous transmettrai les informations dès que j'en disposerai.

Faire passer le trafic de quatre à trois bandes va évidemment freiner la circulation, et peut-être même inciter certaines personnes à ne plus utiliser leur voiture. Cela ne va cependant pas suffire à diminuer la pression automobile à Bruxelles. D'autres décisions sont nécessaires.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le mutisme persistant du site internet de la STIB en cas de perturbations sur son réseau".

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

**Mme Céline Delforge.**- Il y a quelques mois, je vous avais déjà posé une question d'actualité

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans)*.- Neen.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** *(in het Frans)*.- Ik zal het nakijken.

**De voorzitter.**- Ik denk dat de heraansluiting voor de ingang van de parking gebeurt.

*(Rumoer)*

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

*Het verkeer van vier tot drie rijstroken terugbrengen zal uiteraard het verkeer afremmen en misschien sommige automobilisten ertoe aanzetten om hun wagen thuis te laten. Dat zal echter niet volstaan om de autodruk in Brussel te verminderen. Daarvoor zijn nog andere maatregelen nodig.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het aanhoudende stilzwijgen van de internetsite van de MIVB bij storingen op het vervoersnet".

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

**Mevrouw Céline Delforge** *(in het Frans)*.- De voorbije weken waren er heel wat incidenten die

portant sur l'absence de communication en temps réel ou à très court terme en cas de mouvement de grève impromptu sur le réseau de la STIB. Ces dernières semaines, il a bien fallu constater que notre ville était un emmental ; nous avons connu de nombreux accidents - écroulements multiples de voiries et même un petit incendie dans le métro -, qui ont provoqué des perturbations sur le réseau.

Même s'il n'est pas question d'analyser les causes de ces incidents aujourd'hui, il est inquiétant de constater qu'en pareilles circonstances, le scénario est à chaque fois identique. Les médias et leurs sites internet annoncent presque en temps réel des perturbations sur telle ou telle voirie et leurs incidences sur le réseau de la STIB. Les usagers n'ont alors qu'à cliquer sur le lien renseigné par les médias - [www.stib.be](http://www.stib.be) -, où l'on déplore malheureusement l'absence de toute information concernant les déviations mises en place.

Vous conviendrez que cette situation est quelque peu gênante pour les usagers de bus et d'autres moyens de transport en commun, qui ont besoin d'être ponctuels et doivent pouvoir s'organiser en conséquence. Certes, ils savent que quelque chose ne va pas, mais ils ignorent quoi et s'ils pourront arriver à heure et à temps en empruntant telle ou telle ligne de tram, de bus ou de métro. La STIB reste muette en la matière et c'est quelque peu gênant.

À titre d'exemple, si l'on reprend des dossiers récents, citons l'écroulement de voirie boulevard Général Jacques le 8 juin en début d'après-midi. Il a fallu attendre le lendemain pour que le site de la STIB présente aux voyageurs le dispositif mis en place ! Non seulement, très peu d'informations sont données à très court terme, mais le dispositif de déviation, aujourd'hui toujours d'actualité - détours et arrêts déplacés -, est toujours absent dans la rubrique "Infos réseau" du site de la STIB. C'est silence radio également lorsqu'on consulte la page dédiée à la ligne 71.

Autres exemples : l'effondrement de la chaussée de Vleurgat qui cause beaucoup de problèmes. Rien ne figure à ce sujet dans les pages de la STIB. Au Sablon, un début d'effondrement a été constaté et une ligne de bus a vu son trajet dévié et allongé depuis maintenant plusieurs semaines. Là non plus, aucune annonce n'est faite quant à cet allongement du temps de parcours. On constate donc une

*zorgden voor storingen op het vervoersnet van de MIVB. De media en hun websites melden deze storingen bijna onmiddellijk. De bezoekers worden gevraagd om door te klikken naar [www.mivb.be](http://www.mivb.be) voor meer informatie, maar daar is niets te vinden!*

*Dat is vervelend voor de reizigers die het openbaar vervoer gebruiken en alleen weten dat er een probleem is, maar niet of ze op tijd zullen komen als ze een bepaalde bus, tram of metro nemen.*

*Zo was er de inzakking van het wegdek van de Generaal Jacqueslaan op 8 juni in de vroege namiddag. Op de website van de MIVB stond pas de volgende dag welke gevolgen dat had voor de reizigers. De omleidingen die nu nog gelden, zijn overigens nog steeds niet terug te vinden op de website in de rubriek "Reisinfo", noch bij de info over lijn 71.*

*Andere voorbeelden zijn de problemen op de Vleurgatsesteenweg en aan de Zavel. De trajectwijzigingen van de buslijnen zijn nergens terug te vinden op de website. De reizigers zijn dus niet op de hoogte van de redenen voor de vertragingen en dat zorgt voor spanningen tussen hen en de chauffeurs.*

*Als de media wel zo snel op de hoogte zijn, moet de MIVB toch ook in staat zijn om snel betrouwbare informatie te geven.*

*Het is jammer dat de MIVB geen gebruik maakt van haar mailinglijst om de mensen in te lichten. Onder de rubriek "Nieuw op het net" van de website van de MIVB vindt men informatie over de gevolgen van de doorkomst van de Ronde van Frankrijk, de beperking van lijn 86 tot De Brouckère en de afschaffing van bus 134 van De Lijn. Alleen de storingen op de tramlijnen 92 en 97 worden vermeld, maar die duren nu al weken. De meeste mensen zijn daarvan al op de hoogte.*

*Op de website zijn een hele reeks inlichtingen terug te vinden over de luchtkwaliteit in de stations, promotieacties, de noodzaak aan een nieuwe stelplaats in het zuiden van het gewest, zelfs verkeersinformatie voor automobilisten, maar niet de inlichtingen die voor de reiziger echt belangrijk zijn: reistijd, verplaatste bushaltes, storingen op het net, enzovoort. Men vindt bijvoorbeeld niets terug over de omleiding van bus 71, over het aangepaste traject van bus 95, enzovoort.*

montée des tensions dans les bus entre les chauffeurs et les voyageurs, qui s'interrogent. Le chauffeur est inéluctablement en retard par rapport à sa planchette horaire, ce qui provoque une certaine tension dans les transports en commun.

Si les médias sont capables d'annoncer très rapidement ce type d'avaries sur le réseau de la STIB, il semble également normal que les usagers puissent disposer d'un état de la situation fiable en se rendant sur le site internet de la STIB.

La STIB dispose d'ailleurs d'une "mailing list" capable de servir de lettre d'information. Chaque usager s'y inscrivant pourrait ainsi recevoir les informations nécessaires. Malheureusement, cet outil n'est pas exploité à cette fin. Pire encore, la page d'accueil de la STIB dispose d'une rubrique "Infos réseau" censée renseigner les usagers. Or, aujourd'hui, ne s'y trouvent que le dispositif mis en place pour le passage du Tour de France, la limitation définitive du bus 86 à De Brouckère et la suppression du bus 134 de De Lijn, des nouvelles par ailleurs peu réjouissantes pour le voyageur. Rien n'y figure cependant sur les perturbations du réseau !

Depuis quelques semaines, s'y retrouve aussi la rénovation des avenues Wolvendael et Jean et Pierre Carsoel, qui perturbe le trafic des trams 92 et 97 ; ces perturbations sont tellement anciennes que les gens doivent être au courant, et enfin des nouveaux pôles de correspondance ! Les informations récentes relatent cette semaine la tenue du Festival du film de Bruxelles et le marathon photos de la FNAC la semaine dernière. Pour ces données, du personnel est donc capable d'actualiser le site.

J'aimerais comprendre pourquoi, sur ce site actualisé, on sait que la STIB est attentive à la qualité de l'air de ses stations, que MOBIB respecte la vie privée, que la "Cityvision" est une vision tronquée de la réalité, que le dépôt au sud de Bruxelles est une nécessité, que la STIB mène diverses actions publicitaires (dont celle de l'Inno), mais qu'on ignore tout ce qui est vraiment utile au voyageur : le moyen de se déplacer, le temps nécessaire à un trajet, l'emplacement d'arrêts déplacés. Il n'y a rien à ce propos !

Le site de la STIB reprend également l'Infotrafic : travaux en cours sur la E19 Valenciennes-Mons-

*Waarom is de MIVB niet in staat om haar website dagelijks bij te werken, en daarbij rekening te houden met de situatie van de eerstvolgende weken? Wat is de samenstelling van het team dat instaat voor de bijwerking van de website? Is er een persoon die voltijds of deeltijds instaat voor het inbrengen van de meest recente informatie?*

*Waarom is de MIVB niet in staat om de vertragingen juist in te schatten en te melden? Ik besef dat de reistijden van de MIVB ook aan externe factoren onderhevig zijn. Toch is het een minimumvereiste dat de reiziger wordt ingelicht over de precieze verlenging van zijn reistijd.*

*Waarom zouden we niet kiezen voor een website die online informatie geeft over de mobiliteit, niet alleen voor wagens maar ook voor het openbaar vervoer? Als men weet dat er ergens vertragingen zijn opgedoken, zou men dan voor een alternatieve reisweg kunnen kiezen.*

*Waarom worden omleidingen of gewijzigde haltes niet aangekondigd op de MIVB-website?*

*De MIVB had nochtans verbeteringen aangekondigd, maar kan blijkbaar haar eigen website niet goed beheren. De informatie zou misschien efficiënter worden verspreid als de gebruiker ze op zijn blog zou zetten of als zou worden samengewerkt met een persgroep.*

Bruxelles à Saint Ghislain. Le site stib.be est parfait pour les automobilistes ! Il nous informe aussi de la qualité de l'air, de la température actuelle de 26°C et de la date du jour, mais nous ignorons que le bus 71 est dévié, que le trajet du 95 est modifié, et bien d'autres éléments encore.

Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait que la STIB soit incapable d'actualiser son site en cas d'événements imprévisibles ? Il faut une actualisation qui inclut un suivi pour le jour même et pour les semaines qui suivent. Quelle est la composition de l'équipe chargée d'alimenter le site de la STIB ? Une personne est-elle chargée en permanence ou à temps partiel de rédiger et de placer sur le site les informations de dernière minute ? Pourquoi la STIB n'est-elle pas capable de fournir une estimation rapide de l'allongement des temps de parcours en cas d'avarie sur le réseau ?

Bien sûr, il existe des problèmes de congestion et autres, pour lesquels la responsabilité de la STIB n'est absolument pas engagée. Au vu de l'importante irrégularité du réseau, il est déjà très difficile pour le voyageur d'évaluer son temps de parcours et d'assurer une certaine ponctualité à ses rendez-vous. La moindre des choses serait donc de lui annoncer le temps supplémentaire qu'il mettra pour effectuer son trajet.

Pourquoi ne pas envisager une Mobiligne, non seulement pour les voitures, mais aussi pour les transports en commun ? En effet, la connaissance des perturbations implique des choix de déplacement. Lorsqu'on sait qu'il y aura systématiquement un quart d'heure de retard sur telle ou telle ligne, on peut choisir de prendre un chemin alternatif.

Pourquoi les itinéraires de déviation, lorsqu'ils durent plusieurs jours ou plusieurs semaines, ne sont-ils pas indiqués sur le site de la STIB ? De même, pourquoi les arrêts déplacés ne sont-ils pas indiqués sur ce site ? Il est très désagréable de devoir se rendre sur place pour constater qu'un arrêt a été déplacé et être obligé de marcher jusqu'à l'arrêt suivant. Cela ne facilite pas la vie des usagers des transports en commun.

La STIB avait annoncé des améliorations sur le plan de l'information en temps réel. Or, force est de constater qu'elle n'est pas capable, pour le moment, de gérer une technologie de base de l'information,



c'est-à-dire son propre site internet. On ne trouve pas non plus trace d'une série de choses sur le flux RSS. Qu'est-ce qui explique cet état de choses ? L'information serait sans doute mieux diffusée si des usagers la plaçaient sur leur "blog" ou si une collaboration était établie avec un groupe de presse.

#### *Discussion*

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

**Mme Danielle Caron.-** Lors d'incidents intervenus sur la chaussée, qui perturbent la circulation des trams et des bus, le site internet de la STIB donne peu d'informations sur les déviations et les pistes alternatives, ou il en donne le lendemain, voire plusieurs jours après. À ce moment-là, il est trop tard pour que les usagers puissent prendre leurs dispositions.

Il est dommage que l'information sur le trafic diffusée en radio le matin se borne essentiellement aux problèmes routiers. Les problèmes liés aux transports en commun ne font l'objet d'aucune information. De plus, il est pratiquement impossible de capter la radio dans le métro. De nombreux progrès sont pourtant à noter : la possibilité, grâce à internet, de calculer rapidement un itinéraire et de connaître les heures d'arrivée et de départ des véhicules, ou encore la diffusion à la radio, dès le journal parlé de 8 heures, d'un communiqué de presse de la STIB signalant les problèmes survenus sur les lignes. Ce message s'adresse toutefois aux personnes qui quittent leur domicile après 8 heures ou aux automobilistes, qui ont plus de facilités à écouter la radio qu'un usager des transports publics.

Le site internet de la STIB est bien conçu dans son ensemble. Il est dynamique et rapide. Toutefois, il faudrait imaginer d'autres initiatives du type de celle qui a été mise en place récemment, c'est-à-dire l'intégration dans Google Maps des stations de la STIB et de la possibilité de calculer son itinéraire en transports en commun. Ces éléments démontrent la proactivité du site internet. Des améliorations restent cependant possibles.

Il est sans doute difficile de modifier le site internet de la STIB et tous les itinéraires possibles, mais il est peut-être possible de placer un sigle "attention" sur la page d'accueil. Cela ne devrait pas coûter trop cher, même s'il faut passer par un webmaster.

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Als zich een ongeluk voordoet met verkeershinder voor trams en bussen tot gevolg, wordt weinig informatie verstrekt over alternatieve routes. Soms staat de informatie pas dagen later op de website, maar daar heeft de passagier geen baat bij.*

*Het is jammer dat de ochtendlijke verkeersinformatie op de radio slechts het autoverkeer betreft. Bovendien is het radiobereik in de metro slecht. Toch zijn er verbeteringen merkbaar. Men kan een reisroute berekenen, de aankomst- en vertrekuren consulteren of in het radiojournaal van 8.00 uur naar de MIVB-persberichten luisteren. Jammer is dat het alleen nuttig is voor mensen die na 8.00 uur vertrekken of voor automobilisten.*

*De MIVB-website is goed doordacht, dynamisch en snel. Er zijn nog initiatieven te bedenken, zoals de MIVB-stations integreren in Google Maps, alsook de mogelijkheid om de reisweg per openbaar vervoer op te zoeken.*

*Het is ongetwijfeld moeilijk om de website van de MIVB volledig aan te passen, maar misschien kan er op de startpagina wel bijkomende informatie worden gezet. Dat kost niet zoveel. Mevrouw Delforge had het over een blog. Het is belangrijk om weten wie informatie op zo'n blog zou zetten en op welke manier.*

*Heeft het probleem te maken met personeelsgebrek of een gebrek aan informatie-uitwisseling bij de MIVB? Hoe kan het worden opgelost?*

Mme Delforge parlait d'un "blog". Il faut savoir qui l'alimenterait et de quelle manière.

Ce problème est-il dû à un manque de personnel, à une mauvaise circulation de l'information au sein de la STIB ? Comment peut-on y remédier ?

**M. le président.-** La parole est à Mme P'tito.

**Mme Olivia P'tito.-** Le manque de communication de la STIB a été relevé par Mme Delforge. Au-delà de la communication, il y a aussi la diffusion de celle-ci. Si je peux m'accorder sur certaines remarques de fond de Mme Delforge, je suis moins enthousiaste quant à la forme. Le groupe PS encourage fortement la STIB à mieux informer les usagers des encombrements potentiels sur son réseau. Si on souhaite motiver les gens pour qu'ils choisissent les transports en commun, qui émettent moins de CO<sub>2</sub> que le transport individuel, il faut évidemment les informer des perturbations du réseau.

Toutefois, il faut réfléchir à la manière d'informer les usagers. Le site internet ne touche qu'une partie de la population. La fracture numérique existe bel et bien et les plus pauvres sont ceux qui en pâtissent. Le PS a déjà plaidé plusieurs fois en faveur de la généralisation des bornes interactives aux arrêts, qui permettent de diffuser une information en temps réel concernant les retards ou le déplacement des arrêts. L'info-traffic peut aussi être diffusée sur l'ensemble des radios, mais aussi sur Télé-Bruxelles, aux heures creuses. Quand survient un effondrement ou tout autre incident, pourquoi ne pas informer les riverains en distribuant des tracts d'information dans les boîtes aux lettres ? Cette méthode a fait ses preuves dans d'autres domaines.

Pour l'avenue Jean et Pierre Carsoel, l'information a beau être présente depuis longtemps sur le site internet, elle n'est pas complète. On ne sait pas quand la perturbation sera terminée et les alternatives d'arrêts ne sont pas mentionnées.

En conclusion, on ne peut que plaider pour une amélioration de la communication, tant sur le fond que sur la forme.

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

**De voorzitter.-** Mevrouw P'tito heeft het woord.

**Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).-** *Mevrouw Delforge had het over de gebrekkige communicatie. Ik ben het echter niet eens met alles wat ze zegt.*

*De PS vindt uiteraard dat de MIVB de reizigers correct moet informeren. We moeten echter ook nadenken over de manier waarop dat gebeurt. Slechts een deel van de bevolking kan zich via de website informeren. Vooral de armste Brusselaars gebruiken het internet niet. Wij pleiten al jaren voor interactieve informatiepalen bij de haltes. Informatie kan ook worden verspreid via de radio of televisie. Het moet ook mogelijk zijn om buurtbewoners per brief in te lichten over ernstige incidenten.*

*De informatie over de Jean en Pierre Carsoellaan stond al lang op de website, maar is onvolledig. Er wordt niet vermeld wanneer de problemen opgelost zullen zijn en welke alternatieve haltes er beschikbaar zijn.*

*Ik pleit voor een betere communicatie, zowel inhoudelijk als qua vorm.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La gestion de l'information des voyageurs en cas de perturbation imprévue de l'offre de transport public n'est pas chose aisée. Par contre, dans le cas de perturbations prévues, la STIB peut agir de manière plus organisée.

Le plan d'entreprise de la STIB comporte deux projets qui visent à améliorer la gestion de ces situations, notamment en termes d'information des voyageurs. Le premier projet est consacré aux perturbations programmées et le second aux situations non programmées. Entre-temps, la STIB continue d'investir dans des outils qui permettent de mieux informer les clients en cas de perturbations. Ainsi, en juillet 2007, la STIB lançait son nouveau site internet. L'une de ses principales nouveautés est le fait que la gestion du contenu n'est plus assurée par un fournisseur externe, mais par les gestionnaires du site eux-mêmes. Cela permet une totale indépendance et une bien plus grande réactivité en cas de perturbation imprévue. Plus récemment, en avril 2009, à l'occasion du bouclage de la petite ceinture du métro, les afficheurs de temps d'attente sur les quais ont été remplacés par de nouveaux afficheurs. Ces derniers comportent un espace consacré à l'affichage de texte dynamique.

J'en reviens plus concrètement aux questions relatives aux derniers événements qui ont perturbé le réseau de la STIB. Après l'effondrement du 8 juin au boulevard Général Jacques, il a fallu un certain temps aux ingénieurs pour déterminer les mesures à prendre. Apprenant que la coupure des lignes de tram durerait au moins deux jours, un message a été placé sur le site internet le 9 au matin pour renseigner les voyageurs de l'état de la situation. Le message a ensuite été adapté le surlendemain, lorsque les lignes de tram ont été rétablies. Les déviations des lignes de bus (toujours en cours) sont bien renseignées dans la rubrique "Infos réseau" du site internet de la STIB.

Pour ce qui est de l'effondrement du 15 juin à la chaussée de Vleurgat, l'information sur les déviations des lignes de bus figure elle aussi sous la rubrique "Infos réseau". Concernant le début d'effondrement au Sablon, si le trajet des lignes de bus qui y passent est effectivement dévié et quelque peu allongé depuis le 9 juin, il n'y a cependant ni suppression, ni déplacement d'arrêt. L'impact pour le client se limite donc à un simple allongement du

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het is niet makkelijk de reizigersinformatie te beheren bij een storing van het aanbod van het openbaar vervoer, zeker als het om onvoorziene omstandigheden gaat.*

*Het bedrijfsplan van de MIVB bevat twee projecten die erop gericht zijn het beheer van dergelijke situaties te verbeteren, onder andere wat de informatie aan de reizigers betreft. Het eerste project betreft de geprogrammeerde storingen, het tweede de onverwachte storingen.*

*Daarnaast blijft de MIVB investeren in instrumenten om de informatie aan de klanten te verbeteren. Zo lanceerde de MIVB in juli 2007 haar nieuwe website. De inhoud wordt niet langer door een externe toeleverancier beheerd, maar door de sitebeheerders zelf gerealiseerd, wat een totale onafhankelijkheid en een grotere reactiviteit mogelijk maakt bij onverwachte storingen.*

*In april 2009, ter gelegenheid van de sluiting van de metroring, werden de wachttijdinformatiepanelen op de perrons vervangen. De nieuwe panelen bieden ruimte om dynamische info weer te geven.*

*Bij de wegverzakking van 8 juni op de Generaal Jacqueslaan hadden de ingenieurs wat tijd nodig om te bepalen welke maatregelen er genomen moesten worden. Van zodra duidelijk werd dat drie tramlijnen gedurende minstens twee dagen dienden te worden onderbroken, werd op 9 juni 's morgens een bericht op de website geplaatst. De dag erna werd de boodschap aangepast, zodra de tramlijnen terug in dienst werden genomen. De omleggingen voor de bussen (die nog altijd van kracht zijn) staan wel degelijk vermeld op de website in de rubriek "Nieuw op het net".*

*Ook de omleggingen van de buslijnen naar aanleiding van de wegverzakking van 15 juni op de Vleurgatsesteenweg staan vermeld in de rubriek "Nieuw op het net".*

*Door een beginnende wegverzakking op de Zavel is het traject van de bussen sinds 9 juni enigszins omgelegd en verlengd, maar er zijn geen haltes afgeschaft of verplaatst. Daarom wordt dit niet op de website vermeld.*

*Over de brand van 14 juni in de metro werd wel informatie verspreid op de startpagina van de*

trajet, ce dont il est rarement fait mention sur le site internet de la STIB.

Concernant l'incendie du 14 juin dans le métro, il y a bel et bien eu une information sur la page d'accueil du site internet de la STIB. La garde "Information voyageurs" de la STIB a été prévenue à 19h20. Huit minutes plus tard, un message était diffusé sur les afficheurs de temps d'attente dans les stations. Huit minutes plus tard encore, ce même message apparaissait sur le site internet. Peut-être faudrait-il vérifier si nous disposons du même accès au site internet, car la STIB y a bien diffusé ces informations.

La STIB dispose d'une "mailing list" pour informer les voyageurs en cas de perturbations importantes. Cet outil est régulièrement utilisé depuis plus de dix ans. L'expérience de ces nombreuses années d'utilisation a démontré l'efficacité relative de cet outil pour des informations très locales, fluctuantes et limitées dans le temps. Les outils de monitoring démontrent très clairement que la majorité des abonnés le sont avec leur adresse professionnelle, d'où le peu d'intérêt pour eux d'être avertis d'incidents en dehors des heures de bureau. La "mailing list" est cependant un excellent outil pour informer les voyageurs en cas d'incident de forte ampleur, touchant un nombre important de lignes et dont la date ou l'heure de fin ne risque pas de concorder avec le moment de l'envoi de la lettre d'information.

La rubrique "Infos réseau" du site internet comprend l'ensemble des perturbations ayant des conséquences pour les utilisateurs du réseau. Cette rubrique comporte aujourd'hui pas moins de huit pages, comprenant chacune une dizaine de perturbations. Peut-être pourrait-on en améliorer encore la lisibilité, mais elle est déjà très facilement utilisable comme telle.

Le site internet est géré en temps normal par deux personnes, qui se relaient. L'information aux voyageurs en cas de perturbation en temps réel est gérée par la garde "information voyageurs". Cette garde est composée de quatre personnes, qui sont, à tour de rôle, disponibles 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Chacune d'entre elles dispose des outils permettant d'informer les voyageurs via différents médias dynamiques, tels que le site internet, la lettre d'information, les afficheurs de temps d'attente aux arrêts et dans les stations de

*MIVB-website. De wachtdienst Info Reizigers van de MIVB werd om 19.20 uur op de hoogte gebracht. Acht minuten later werd in de stations een bericht verspreid op de wachttijdinfolpanelen en nog eens acht minuten later stond het bericht op de website.*

*De MIVB beschikt over een mailinglist om reizigers van belangrijke storingen op de hoogte te brengen. Al tien jaar wordt daarvan geregeld gebruik gemaakt. De ervaring leert ons dat de efficiëntie ervan relatief is als het om incidenten van lokale aard gaat die beperkt zijn in de tijd. Voor de meeste abonnees is de informatie buiten de kantooruren weinig relevant. De mailinglist is nuttig bij zware incidenten waarbij veel lijnen zijn betrokken.*

*In de rubriek 'Nieuw op het net' staat alle verkeershinder vermeld die openbaarvervoerreizigers aangaat. Ze omvat acht pagina's en is gebruiksvriendelijk.*

*De website wordt door twee mensen beheerd die elkaar aflossen. De info aan de reizigers voor storingen in real time wordt beheerd door de wacht Info Reizigers. Vier mensen werken in een beurtrol 24 uur per dag en informeren reizigers via verscheidene mediakanalen zoals het internet, de nieuwsbrief, de wachttijdinfolpanelen aan haltes, in de metro- en premetrostations, enzovoort.*

*Sinds 1 januari 2010 heeft de wacht Info Reizigers een hele reeks storingen op het net gemeld: sneeuwval, ijzel, vervuilingsspieken, zelfmoord, brand, stakingen, wegverzakkingen, enzovoort.*

*Mevrouw Delforge vindt een snelle schatting van de verlenging van de reistijd belangrijk, maar ze zegt zelf dat een "schatting" eigenlijk niet objectief genoeg is om eenduidige info te kunnen geven. Daarom geeft de MIVB liever objectieve informatie: geschrapte of verplaatste haltes, pendelbussen ter vervanging van trams of metro's, enzovoort.*

*Alle omleggingen die reizigers verplichten een bijkomende verplaatsing te doen of die leiden tot het schrappen van een halte, staan op de website. De omleggingen in real time, waarvan er honderden per jaar zijn en die meestal heel beperkt zijn in tijd, worden ter plaatse gemeld (in de voertuigen en aan de haltes).*

métro et de pré-métro, etc.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la garde "informations voyageurs" est intervenue à maintes reprises pour informer les voyageurs des perturbations sur le réseau : chutes de neige, verglas, pic de pollution, suicide ou incendie dans le métro, grève de chauffeurs de bus, effondrement de voirie, etc.

Une estimation rapide de l'allongement des temps de parcours fait l'objet de l'une des questions de Mme Delforge. Comme vous le dites très bien, une estimation est un élément insuffisamment objectif pour pouvoir faire l'objet d'une information claire et non équivoque pour les voyageurs. On ne peut évaluer la durée du parcours à deux ou trois minutes près. L'expérience de la STIB en matière d'information aux voyageurs incite plutôt cette dernière à communiquer sur des éléments plus rationnels, tels que la suppression ou le déplacement d'un arrêt, le remplacement de trams ou de métros par des bus navettes, etc. Ce sont les aspects que les voyageurs veulent vraiment connaître le plus rapidement et le plus précisément possible.

Qu'arrive-t-il en cas de déviation d'itinéraires ? L'ensemble des itinéraires de déviation qui ont comme conséquence pour les voyageurs un déplacement ou une suppression d'arrêt est mentionné sur le site internet de la STIB. Les déviations en temps réel, comme il en arrive des centaines par an, sont généralement très limitées dans le temps et font plutôt l'objet d'une information locale, dans les véhicules et aux arrêts. À ce propos, je voudrais répondre à la question de Mme P'tito sur la possibilité d'informer de manière écrite les voyageurs lorsqu'il y a des travaux dans les environs de leurs trajets habituels. La STIB fournit ces informations aux arrêts habituels. Ces informations portent sur la durée des travaux, les déviations mises en place, la localisation des arrêts déplacés, etc. La STIB n'a pas pour habitude de glisser des feuillets d'information dans les boîtes aux lettres.

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

**Mme Céline Delforge.**- On peut toujours faire mieux ! Prenons l'exemple de la RATP. Sur son site [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr), elle propose des informations portant sur l'état général du trafic. Ces dernières font l'objet

*Mevrouw P'tito vraagt of reizigers niet schriftelijk kunnen worden ingelicht over werkzaamheden in de buurt van hun traject. Welnu, de MIVB verschaft die inlichtingen aan de haltes. Ze heeft niet de gewoonte om informatieblaadjes in brievenbussen te stoppen.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Het kan altijd beter! De RATP geeft op haar website informatie over de globale toestand van het netwerk (metro's, trams, bussen en RER) op basis*

d'un bulletin en temps réel et indiquent l'état du trafic pour l'ensemble des lignes de métro, de tramway et du réseau transilien de la SNCF.

Le site mentionne également les manifestations sur la voie publique et propose un lien pour ceux qui désireraient plus d'informations.

On peut donc toujours faire mieux, dites-vous.

On ne comprend pas bien que votre collaborateur parvienne à trouver les informations sur son GSM. Outre le fait que tout le monde n'a pas accès à internet sur son GSM, je vous assure que mon collaborateur et moi, ici même, ne trouvons rien sur le site de la STIB, dans sa version française. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir cherché, ou d'être familiarisé avec internet.

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

*(Rumeurs)*

Le site de la STIB n'est manifestement pas très bien organisé, puisqu'il faut aller chercher l'information en bas de page. Cela m'inquiète de constater que l'outil de communication de base qu'est un site internet ne soit pas aisément accessible, alors qu'on veut implanter des technologies de pointe comme MOBIB. En outre, il arrive fréquemment que, lorsque trop de gens se rendent sur le site, l'information en temps réel soit saturée. C'est dommage, car, en cas d'incident, les gens visitent davantage le site.

Vous dites que l'estimation n'est pas possible en cas de déviation. Lorsqu'il y a une déviation pendant plusieurs semaines, il devrait pourtant être possible d'estimer le temps nécessaire pour se rendre d'un point à un autre, au même titre que d'organiser l'emploi du temps des chauffeurs. En outre, on estime bien ce temps pour les voitures en temps réel, pour des trajets sur lesquels il y a également des incidents et des changements. Je ne comprends dès lors pas pourquoi on n'est pas capable d'effectuer cette estimation pour un bus.

Quant à l'affichage en temps réel aux arrêts, ce n'était pas le sujet de mon interpellation. Avouez cependant que, jusqu'à présent, il est rare que cela fonctionne. Je sais qu'on est en pleine transition dans la gestion des abribus, mais parfois, comme

*van de meest recente informatie.*

*De website vermeldt ook de manifestaties op de openbare weg en een link voor wie meer informatie wil.*

*Ik begrijp niet dat uw medewerker de informatie via zijn gsm terugvindt. Mijn medewerker en ik vinden niets terug op de Franstalige versie van de website en dat is niet omdat wij niet hebben gezocht of niet met internet vertrouwd zijn.*

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

*(Rumoer)*

*De website van de MIVB is niet goed georganiseerd. Men moet de informatie onderaan de pagina gaan zoeken. Het is verontrustend dat dit basiscommunicatiemiddel niet makkelijk toegankelijk is. Bovendien raakt de informatie in real time verzadigd als te veel mensen tegelijk de website raadplegen, bijvoorbeeld in geval van een incident.*

*U zegt dat het niet mogelijk is om een raming van de reistijd te geven in geval van omleggingen. Dat lijkt mij bijzonder vreemd, aangezien dit wel mogelijk is voor wagens op trajecten met incidenten en wijzigingen.*

*Mijn interpellatie heeft geen betrekking op de aanduiding van de wachttijd aan de haltes, maar u zult moeten toegeven dat het systeem maar zelden werkt.*

*Ik hoop dat de MIVB een voorbeeld aan de RATP zal nemen om haar website en de automatisering van de informatie in real time te verbeteren.*

*Internet is een basisinstrument, dat door alsmaar meer personen wordt gebruikt. Wij hebben er bovendien alle belang bij om te laten voelen dat de gebruikers van het openbaar vervoer evenveel tijdsverplichtingen hebben als personen die de wagen nemen.*

l'arrêt est déplacé de 50 mètres, il n'y a plus aucune information sur le temps d'arrivée des trams ou des bus, ou les informations sont tellement fantaisistes que cela mène au mauvais choix dans le chef du passager - marche, changement de ligne, ... - qui craint d'attendre 25 minutes un bus ou un tram qui arrivera en réalité dans les deux minutes.

J'insiste. Ce site ne fonctionne pas ! Sur le site de la RATP, on trouve immédiatement et aisément l'information, mais ici, il faut se rendre au bas d'une page écrite en petits caractères. On peut faire mieux ! Je vous invite à prendre contact avec la RATP, avec laquelle par ailleurs il y a des contacts très étroits pour l'automatisation du métro. Je ne peux qu'espérer que pour l'automatisation de l'information en temps réel, la STIB démontre sa capacité à collaborer et à faire du "benchmarking" pour améliorer ses pratiques.

Un outil de base comme un site internet me semble fondamental. Même si tout le monde n'y a pas accès, cela concerne de nombreuses personnes. De plus, nous aurions tout à gagner à faire sentir que les usagers des transports en commun ont autant d'obligations en termes d'horaires que les gens qui prennent leur voiture.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il importe en effet d'améliorer ce qui peut l'être. Je ne manquerai pas de transmettre vos remarques à la STIB. Je tiens à vous indiquer toutefois que les informations plus récentes occupent généralement une place prépondérante sur le site, dans la partie supérieure de l'écran. Les informations qui le sont moins occupent quant à elles le bas de l'écran. Comme vous le soulignez, il convient bien entendu d'améliorer encore l'accès à l'information pour les usagers.

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

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

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Waar mogelijk moeten we inderdaad verbeteringen aanbrengen. Ik zal uw opmerkingen overmaken aan de MIVB. Ik wijs er echter op dat de meest recente informatie een zichtbare plaats krijgt bovenaan de website. Minder recente informatie staat onderaan.

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

## DES TRANSPORTS,

### concernant "la requalification de l'opération 'sale and leaseback' de la STIB".

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

**M. Philippe Close.**- Le problème est grave pour la STIB et pour le gouvernement régional. Outre ce problème ponctuel important, un débat de fond sur l'attitude à adopter en cette période de disette budgétaire devra également être tenu. La commission des Finances aurait pu également traiter cette question, que je sou mets aujourd'hui à la nôtre.

Pour rappel, en 2007, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale avait décidé de créer une société d'investissement pour les transports publics bruxellois, Citeo. Cette institution non consolidée devait gérer l'infrastructure de la STIB. Grâce à la création de cette société d'investissement autonome, les investissements devaient tomber en dehors du périmètre de consolidation, et ainsi ne pas peser sur le budget régional. La création de cette nouvelle société filiale de la STIB s'est faite par le transfert d'une branche d'activité (infrastructures) de la STIB vers Citeo. Ce transfert d'activité devait se matérialiser par un transfert d'actifs (363,7 millions d'euros) et un transfert de dettes (73 millions d'euros) de la STIB. En échange, cette dernière recevait des parts sociales de la nouvelle société créée, égales à son apport.

À ce stade, la Région de Bruxelles-Capitale ne constituait pas un actionnaire direct de la société, mais garantissait les emprunts de Citeo à hauteur de 175 millions d'euros. À l'époque, le groupe PS avait émis des réserves quant au mécanisme, mais aussi à propos du problème des SEC95, qui fait qu'en permanence, des mécanismes doivent être installés à tous les niveaux de pouvoir pour des consolidations stratégiques et pour suivre la volonté claire de l'Europe de privatiser certains secteurs.

En 2008, l'avis négatif émis par Eurostat, organisme chargé de valider de tels mécanismes, a contraint le gouvernement à élaborer des alternatives afin de maintenir la réalisation des objectifs budgétaires. Pour garantir le respect de la norme du Conseil supérieur des finances par la Région, il a donc été demandé à la STIB de

## WERKEN EN VERVOER,

### betreffende "de herschikking van de 'sale and leaseback'-operatie van de MIVB".

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).**- In 2007 besliste de Brusselse regering om Citeo op te richten, een investeringsmaatschappij voor het Brusselse openbaar vervoer. Deze instelling beheert de infrastructuur van de MIVB en valt buiten de consolidatiekring, zodat ze geen invloed heeft op de begroting. De oprichting vond plaats door de overdracht van de infrastructuuractiviteiten van de MIVB naar Citeo. Deze overdracht ging gepaard met de overdracht van activa (363,7 miljoen euro) en passiva (73 miljoen euro) van de MIVB. In ruil daarvoor kreeg de MIVB een aandeel in Citeo.

Het Brussels Gewest was op dat moment geen rechtstreekse aandeelhouder van Citeo, maar leende wel een bedrag van 175 miljoen euro uit aan de maatschappij. De PS heeft bij de oprichting van Citeo een voorbehoud gemaakt tegen het systeem en gewezen op de problemen inzake het Europees Rekeningstelsel 1995, dat ons ertoe aanzet om voortdurend dergelijke kunstgrepen te gebruiken en eigenlijk bedoeld is om bepaalde sectoren te privatiseren.

Nadat Eurostat in 2008 een negatief advies gaf over Citeo, moest de regering een andere oplossing bedenken om de begroting uit de nood te helpen. Daarom kreeg de MIVB het verzoek om in het begrotingsjaar 2008 een positief saldo van 123,2 miljoen euro te realiseren.

De MIVB dient een positief saldo te bereiken door haar uitgaven aan te passen en de overdracht van een zakelijk recht op het Royal Atrium, waar haar zetel gevestigd is.

Uit marktonderzoek bleek dat laatstgenoemde optie enkel onder een aantal beperkende voorwaarden mogelijk zou zijn: betaling van een eenmalig erfpachtcanon van 75 miljoen euro, gekoppeld aan de samenstelling van een waarborg om de huurgelden te betalen. De constructie is dus eerder zwak in verhouding tot andere sale and leasebacks op andere beleidsniveaus.



réaliser, uniquement pour l'année budgétaire 2008, un solde de financement positif d'un montant de 123,2 millions d'euros.

La STIB a reçu pour mission de réaliser ce solde positif, d'une part en ajustant ses dépenses en fonction de l'objectif budgétaire établi, et d'autre part, par le transfert d'un droit réel sur l'immeuble Royal Atrium, rue Royale à Bruxelles, siège de la STIB.

Elle a alors consulté le marché en vue de cette opération de constitution d'un droit réel. La situation incertaine sur les marchés financiers à ce moment a contribué au fait que le marché était, uniquement à des conditions contraignantes, disposé à s'engager dans cette opération : paiement d'un canon unique à la STIB d'un montant de 75 millions euros, associé à l'obligation pour la STIB de constituer un dépôt gagé garantissant le paiement des loyers et se libérant progressivement. On voit donc bien la faiblesse de ce mécanisme par rapport à d'autres "sales and leasebacks", opérés à d'autres niveaux de pouvoir.

La STIB a donc constitué une emphytéose de vingt-sept ans sur le bâtiment contre paiement d'un canon unique, suivi d'une location pour une période de dix-huit ans. Elle a ensuite demandé à sa filiale, la S.A. Citeo, de constituer le dépôt gagé auprès de Dexia, qui allouera en échange un intérêt annuel à Citeo. En vue de permettre à Citeo de constituer ce dépôt, il a donc été procédé à une augmentation du capital propre de la S.A. Citeo moyennant un apport de capital par la STIB d'un montant de 70.916.750 euros. La STIB a ainsi comptabilisé deux ventes au budget ajusté 2008 : celle du siège social Toison d'or et l'emphytéose Royal Atrium, le tout pour un montant de 94 millions d'euros.

C'est ce dernier montage qui est aujourd'hui remis en cause par l'Institut des comptes nationaux (ICN). En effet, l'ICN estime que cette opération ne peut pas être comptabilisée en terme de SEC95 comme une vente, car la STIB reste le propriétaire économique de l'actif immobilier. Quel est l'impact de cette décision sur les comptes de la STIB ? Sont-ils clôturés ? Il s'agit de l'année budgétaire 2008, comptes 2009. Vont-ils être revus ? Y aura-t-il une perte reportée ? Que va-t-il se passer ? Cela aura-t-il des conséquences sur la capacité d'investissement de la STIB en 2010 ? Quel est l'impact de cette décision sur la trajectoire budgétaire de la Région ?

*De MIVB heeft een erfpachtovereenkomst van 27 jaar ingesteld tegen betaling van een eenmalig canon, gevolgd door een periode van 18 jaar huur. Ze heeft de nv Citeo gevraagd een waarborgrekening te openen bij Dexia, die jaarlijks intresten zal uitkeren aan Citeo. Het eigen vermogen van Citeo werd uitgebreid met 70.916.750 euro. Samen met de verkoop van de maatschappelijke zetel Guldenvlies heeft de MIVB in het totaal een bedrag van 94 miljoen euro verkregen.*

*De verkoop van de maatschappelijke zetel in 2008 kreeg echter kritiek van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Volgens de ESR95-criteria kan die financiële operatie niet als een verkoop worden beschouwd, omdat de MIVB de economische eigenaar blijft van het onroerend goed. Heeft het advies van het INR een impact op de rekeningen van 2009 over het begrotingsjaar 2008? Zal de investeringscapaciteit van de MIVB in 2010 dalen? Zal de gewestelijke schuldenlast groter worden?*

*Het is ondemocratisch dat personen waarvan we de identiteit niet kennen, de ESR95-norm bepalen. Die is trouwens aan herziening toe: de afschrijving op één jaar is onhoudbaar en dient te worden verlengd tot vijf jaar. Dergelijke normen zijn er om overheidsinvesteringen tegen te gaan en de openbare dienstverlening te privatiseren. De code 8 is een welkome manier gebleken om aan het Europese keurslijf te ontsnappen. Vooral de COCOF maakte er al veelvuldig gebruik van. Het gewest deed dat in de dossiers van de Brusselse Haven, de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV) en Square. Dergelijke oplossingen zorgen ervoor dat privébedrijven overheidsinvesteringen mogelijk maken. Dat kan op lange termijn echter negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van het beheer.*

*Er worden steeds maar nieuwe constructies opgezet. Dit overstijgt ruimschoots het gewestelijke kader. Overigens zijn de gemeenten nog steeds niet geconsolideerd. Dat zou een catastrofe zijn.*

*Het zijn net de gemeenten die nog steeds zwaar blijven investeren, terwijl de begroting van het gewest krimpt. Dat geldt ook voor de gemeenten met een saneringsplan. Als de gemeenten geconsolideerd worden volgens de ESR95-norm, komen die investeringen in het gedrang.*

Quel est l'impact de cette décision sur le taux d'endettement de la Région ?

En dehors de la technicité de ce débat, cela pose à nouveau le problème du SEC95. Je trouve ce processus antidémocratique. Des personnes non identifiées fixent ces normes. On est d'ailleurs en train de remettre en cause ce mécanisme en permettant d'amortir sur cinq ans et en ne se limitant pas à un amortissement dans l'année budgétaire, ce qui est intenable en termes d'investissement. Il va falloir revoir cette norme, parce qu'elle n'est pas tenable.

La plupart des normes de ce type ont pour but de restreindre l'investissement public et de privatiser nos services. Cela diminue évidemment notre capacité d'agir face à certains objectifs circonstanciés. Nous avons beaucoup utilisé les codes 8 - la COCOF s'en était fait une spécialité - comme une espèce de soupape qui permet d'échapper au carcan budgétaire imposé par l'Europe. Nous l'avons fait pour le Port de Bruxelles, pour la Société d'acquisition foncière (SAF) et pour Square, avec d'autres niveaux de pouvoir.

L'impact n'en est pas négligeable. Comment va-t-on gérer cette somme, qui doit bien être comptabilisée quelque part ? Ces artifices permettent de créer des sociétés dépendant d'un régime privé pour financer des politiques publiques. Il ne faut cependant pas non plus négliger les effets négatifs à long terme au niveau de la gestion et de la gouvernance.

On commence en effet à créer des machines à gaz dans tous les sens, même si on y est de plus en plus contraint. Je vous l'accorde, Mme Grouwels, cette situation dépasse de loin le cadre régional. Cependant, j'attire l'attention de tous ici sur le fait que les communes ne sont toujours pas consolidées. On parle beaucoup de les faire entrer en 2012, mais il est inutile d'insister sur la catastrophe qu'occasionnerait cette décision.

En effet, s'il y a encore un pouvoir qui continue à investir énormément et très largement, c'est bien la commune, notamment lorsque la Région est en période de disette budgétaire. C'est également le cas des communes qui se trouvent sous le coup d'un plan d'assainissement. Inutile de vous dire que lorsqu'elles seront consolidées par le SEC95, nous serons confrontés à un gros problème quant à ces

*Daarnaast is er de onderfinanciering van het gewest. Als we nog meer zullen moeten besparen dan we al doen in de begroting 2010, kan de MIVB net zo goed de boeken sluiten. De MIVB moet nu al 35 miljoen euro besparen. Als daar nog 94 miljoen besparingen bijkomen in de investerings- en personeelkosten van de MIVB, wordt de situatie onhoudbaar.*

*De MIVB heeft voor sale and leaseback gekozen op het moment dat de financiële markt er erg slecht voorstond. Dit is een erg riskante operatie. De impact van 94 miljoen euro kan niet enkel door de MIVB gedragen worden. U moet daar spoedig een oplossing voor vinden.*

investissements publics.

Au-delà de ce débat portant sur le SEC95, il y a également celui concernant le sous-financement de la Région. C'est sur ce dernier que je veux attirer votre attention. En effet, il ne saurait être question de poursuivre la spirale dans laquelle nous sommes malheureusement entrés dans le cadre du budget 2010, certainement au vu des problèmes structurels que connaît la Région aujourd'hui, parce que les normes de financement qui lui sont imposées sont trop faibles. On ne va pas encore se demander aujourd'hui si on va couper dans les dépenses d'investissements et de personnel de la STIB à hauteur d'autant de millions d'euros ! Je vous rappelle que les deux opérations se chiffrent à 94 millions d'euros. Si c'était le cas, nous serions contraints de réfléchir à l'éventualité de devoir fermer boutique ! On a déjà demandé plus de 35 millions d'euros d'économie à la STIB dans le cadre du budget 2010. Si on rajoute les 94 millions précités, nous devons faire autre chose, car ce ne serait plus tenable.

Je suis donc très inquiet quant à cette requalification. Objectivement, je pense qu'au moment où la STIB a déclenché ce mécanisme, elle est arrivée au plus mauvais moment du marché financier. Il a donc fallu imaginer ce mécanisme de dépôt gagé, lequel est intrinsèquement fort risqué. Je crois que beaucoup de personnes sont d'accord pour qualifier ainsi le "sale and leaseback", pratiqué dans d'autres circonstances. Que va-t-on faire aujourd'hui de cet impact se chiffrant à 94 millions d'euros ? Il ne peut être question de le laisser uniquement à charge de la STIB. Je suis certain que vous serez d'accord avec moi, mais c'est un message que je veux délivrer au gouvernement bruxellois dans son ensemble. Il faut rapidement trouver une solution en la matière, pour que l'on sache comment et où l'on va absorber ces 94 millions d'euros.

#### *Discussion*

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

**Mme Danielle Caron.**- Mon groupe voudrait également intervenir, car il s'agit d'un thème récurrent, complexe et technique, qui va également concerner la crédibilité et l'image de la Région bruxelloise.

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Dit is een complexe en technische kwestie die steeds terugkomt en gevolgen heeft voor de geloofwaardigheid en het imago van het Brussels Gewest.*

Il convient par ailleurs de savoir quelles sont les raisons véritables à l'origine du refus ou de l'acceptation de ces montages financiers.

L'ICN remet en cause le montage financier réalisé en 2008 pour l'immeuble Atrium. L'emphytéose conclue par la STIB lui permettait de disposer de ce bâtiment jusqu'à son échéance, après 27 ans. Or, le montage financier en question a été cassé. Bien qu'il soit hasardeux, ce type de construction financière a pour but de dégager des montants financiers supplémentaires et d'élargir la capacité d'emprunt des transports en commun de notre Région. Celle-ci est sous-financée et éprouve en effet des difficultés à mettre en oeuvre des politiques de qualité.

On ne reprochera pas au ministre de la Mobilité précédent d'avoir recouru à ce genre d'astuce technique et complexe pour donner un ballon d'oxygène aux transports publics. Après l'échec du montage Citeo, c'est cependant le montage Atrium qui n'est pas validé. Sans pour autant remettre en cause le travail réalisé par les experts, cela nous incite à nous interroger sur l'avenir et sur les moyens prévus pour dégager des financements supplémentaires.

Il est positif de faire preuve d'imagination. Néanmoins, il s'agit de réaliser des montages solides et crédibles. Il convient de nous interroger en commission sur les raisons qui ont contribué à l'échec de ces montages, mais également sur leur solidité, leur crédibilité et leur acceptabilité. Dans le cas contraire, notre Région risque d'être décrédibilisée. Il s'agit par ailleurs de dégager d'autres pistes de solution, afin de favoriser d'autres moyens financiers.

D'autres projets de montages financiers de ce type sont-ils prévus au niveau de la Région ? Le cas échéant, pouvez-vous nous assurer de leur solidité avant de les présenter au gouvernement ? Les questions de M. Close sont pertinentes. Quel est l'impact de ces décisions sur la capacité de la STIB à investir au cours des prochaines années et de celle en cours ? Le budget régional est déjà très affaibli par la crise financière et économique. Son déficit sera-t-il creusé davantage ou réaliserez-vous des économies supplémentaires au sein du budget de la STIB ?

*Het INR trekt het financieringsplan dat in 2008 voor het Atriumgebouw werd opgesteld in twijfel. De erfpachtovereenkomst van 27 jaar had tot doel extra middelen vrij te maken en de leningscapaciteit van de MIVB te verhogen. De MIVB is immers ondergefinancierd en heeft moeite om een kwaliteitsvol beleid te voeren.*

*Wij verwijten de vorige minister niet dat hij een beroep op een dergelijke technische kunstgreep heeft gedaan om het openbaar vervoer meer zuurstof te geven. Die financiële constructie werd echter niet goedgekeurd.*

*Het is positief dat men creatieve oplossingen tracht te zoeken, maar die moeten voldoende solide en geloofwaardig zijn.*

*Overweegt het gewest nog meer dergelijke financieringsconstructies? Gaat u na of die voldoende solide zijn voordat u ze aan de regering voorlegt? Wat is de impact van die beslissingen op de investeringscapaciteit van de MIVB, zowel dit jaar als de volgende jaren?*

*De gewestbegroting is reeds sterk verzwakt door de financiële en economische crisis. Zal het tekort door die beslissing nog toenemen of zult u bijkomende besparingen in de begroting van de MIVB doorvoeren?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le sujet développé est important. Quels seront nos moyens pour poursuivre le développement des transports en commun ? Ce dossier met en jeu une somme d'argent considérable. Je vais donc répondre systématiquement et reprendre l'historique des événements, déjà dépeint partiellement par M. Close.

Le 4 juin 2010, l'Institut des comptes nationaux (ICN) a adressé une lettre au ministre-président et au ministre du Budget, dans laquelle il annonçait que l'opération immobilière opérée par la STIB en 2008 concernant son siège social de la rue Royale - l'immeuble Atrium - était requalifiée en tant qu'opération de leasing financier. Bien que vous ayez déjà cité bon nombre d'éléments des précédents de ce dossier, je voudrais tout de même compléter cet historique par quelques aspects destinés à situer précisément l'origine du problème, ainsi que décrire la portée de l'opération.

À juste titre, vous renvoyez à la période de 2007, lorsque le gouvernement a décidé de créer la S.A. Citeo. Après que l'Institut des comptes nationaux eut avisé positivement l'opération envisagée, Eurostat a considéré, le 28 mars 2008, qu'il fallait ranger Citeo dans le secteur des pouvoirs publics. En avril 2008, l'analyse faite par le gouvernement de cet avis d'Eurostat concluait que l'avis précité était discutable pour différentes raisons, mais qu'il y avait des raisons pragmatiques d'arrêter l'opération Citeo prévue. En effet, l'avis d'Eurostat ne constituait pas une décision, et ne pouvait donc être contesté auprès de la Cour européenne. Une procédure en appel était possible uniquement si l'opération Citeo était réellement exécutée, après quoi Eurostat, dans le prolongement de son avis, aurait très probablement prononcé une décision défavorable, pouvant constituer la base pour une procédure en appel. Ainsi, le gouvernement n'obtenait pas la certitude du bon déroulement dans le délai souhaité, c'est-à-dire l'année budgétaire 2008.

Pour cette raison, le gouvernement a préféré, d'une part, transmettre un mémorandum de réponse à l'ICN, dans lequel le point de vue d'Eurostat était contesté moyennant un argumentaire détaillé, et d'autre part, arrêter l'opération envisagée et charger

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** *Ik zal systematisch antwoorden en de historiek aanvullen die de heer Close al gedeeltelijk heeft geschetst.*

*Op 4 juni 2010 richtte het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) een brief tot de minister-president en de minister van Begroting waarin de vastgoedtransactie van de MIVB in 2008 betreffende haar maatschappelijke zetel in de Koningsstraat werd geherkwalificeerd als financiële leasing.*

*De heer Close verwees terecht naar 2007, toen de regering besliste de nv Citeo op te richten. Nadat het Instituut voor de Nationale Rekeningen een positief advies had uitgebracht, beschouwde Eurostat op 28 maart 2008 Citeo als een overheidsinstelling. In april 2008 oordeelde de regering dat er pragmatische redenen waren om de voorziene operatie Citeo een halt toe te roepen. Het advies van Eurostat was immers geen beslissing en kon dus niet worden ingeroepen bij het Europees Hof. Een beroepsprocedure was alleen maar mogelijk eens Citeo werkelijk was uitgevoerd, waarna Eurostat heel waarschijnlijk een ongunstige beslissing zou hebben genomen, wat meteen een grond voor een beroepsprocedure kon zijn. De regering kon dus niet zeker zijn van een goede gang van zaken binnen de gestelde termijn, namelijk het budgettaire jaar 2008.*

*Om die reden verkoos de regering enerzijds een memorandum aan het INR over te maken waarin geargumenteed werd waarom ze het niet eens was met het standpunt van Eurostat, en anderzijds de operatie stop te zetten en een werkgroep (samengesteld uit vertegenwoordigers van de minister-voorzitter, de minister van Begroting en de minister van Mobiliteit) andere wegen te laten onderzoeken om het gewenste budgettaire effect te bereiken. Op basis van de analyse van de werkgroep heeft de regering in juli 2008 beslist dat de MIVB in 2008 een positief saldo van 123,2 miljoen euro moest realiseren, deels door het verlenen van een zakelijk recht op haar onroerend goed Atrium en deels door andere maatregelen en inspanningen.*

*Een aanzienlijke deel van de budgettaire inspanning werd dus gerealiseerd door een*

un groupe de travail (comprenant des représentants du ministre-président, du ministre du Budget et du ministre de la Mobilité) de rechercher d'autres pistes afin de réaliser encore l'effet budgétaire préconisé. Sur la base de l'examen effectué par ce groupe de travail, le gouvernement a décidé en juillet 2008 que la STIB devait réaliser en 2008 un solde de financement positif de 123,2 millions d'euros, partiellement par l'aliénation d'un droit réel sur son immeuble Atrium, et partiellement par un nombre d'autres mesures et efforts.

Une part importante du bonus budgétaire demandé a donc été réalisée par une opération immobilière concernant l'immeuble Atrium, le bâtiment étant donné en emphytéose pour 27 ans et repris en bail pour 18 ans. Pour bien replacer cette opération de 2008 dans son contexte, il est utile de rappeler que la STIB avait acheté l'immeuble Atrium en 2006 pour la somme de 59,5 millions d'euros.

En 2008, après une vaste consultation du marché, cet immeuble a été donné en emphytéose à Dexia pour une période de 27 ans, contre le paiement d'un canon unique de 75 millions d'euros et un canon annuel de 1.000 euros, et repris en location pour 18 ans contre un loyer annuel de 4.083.478 euros. Ce loyer n'est pas lié à l'augmentation du coût de la vie, mais est annuellement augmenté forfaitairement de 2%.

Au terme du contrat de bail de 18 ans, la STIB est redevable d'un droit de sortie de 4.083.478 euros, constituant forfaitairement la réparation des dégâts de location. La STIB a cependant le droit de prolonger le bail de location une seule fois de neuf ans ; dans ce cas, le droit de sortie n'est pas dû. Le cas échéant, la location annuelle se chiffrerait à 4.083.478 euros par an, toujours à majorer du forfait annuel de 2% par an. Il est bien entendu que la STIB peut faire usage de ce droit, mais elle n'a pas l'obligation de renouveler le bail.

La somme des redevances locatives - même en tenant compte du droit de sortie - ne suffit aucunement à Dexia pour indemniser les canons payés. Dès lors, d'une part, l'actif après 18 ans est loin d'être amorti, et d'autre part, il est clair que cette opération fait courir à Dexia un risque économique réel.

Le respect du devoir locatif auquel la STIB s'est engagée dans le cadre du bail précité a été garanti

*vastgoedoperatie. De MIVB kocht het Atriumgebouw in 2006 voor 59,5 miljoen euro. In 2008 kreeg Dexia het in erfpacht voor 27 jaar, voor een eenmalige canon van 75 miljoen euro en een jaarlijkse canon van 1.000 euro. De MIVB huurt het gebouw terug gedurende 18 jaar voor een huurprijs van 4.083.478 euro, die jaarlijks stijgt met een forfaitaire 2%. Op het einde van de achttienjarige huurovereenkomst is de MIVB een forfaitaire exit-fee verschuldigd van 4.083.478 euro. Het kan in plaats daarvan ook de huur verlengen voor negen jaar, maar dat is geen verplichting.*

*De totale huur blijft in elk geval veel lager dan het bedrag dat Dexia betaalt. Na 18 jaar is de erfpacht dus nog lang niet afgeschreven en Dexia loopt een reëel economisch risico. De MIVB heeft wel een waarborg gestort van 70.916.522 euro. Wanneer de MIVB de huur betaalt, wordt telkens het overeenkomstige bedrag van de waarborg vrijgemaakt. Na afloop van de huur, komt ook het saldo vrij. Het resterende bedrag van de waarborg levert jaarlijks 2,50% interest op.*

*De waarborg verloopt als volgt:*

*- de MIVB stelt Citeo deze 70.916.522 euro ter beschikking als kapitaalsverhoging;*

*- Citeo staat er onvoorwaardelijk voor garant dat de MIVB haar huurverplichtingen nakomt en stort het bedrag als waarborg;*

*- de financiële opbrengst van de gestorte waarborg en de vrijgemaakte sommen gaan naar Citeo.*

*De kapitaalverhoging van Citeo heeft geen enkel effect op de geconsolideerde begroting, vermits de uitgave aan MIVB-zijde en de ontvangst aan Citeo-zijde elkaar neutraliseren.*

*De hele operatie (vervreemding erfpacht, wederinhuring, kapitaalsverhoging Citeo, pandstelling Citeo) werd afgerond op 28 november 2008.*

*In haar brief van 4 juni 2010 geeft het Instituut van de Nationale Rekeningen (INR) slechts een zeer summiere uitleg voor haar beslissing om deze vastgoedoperatie te herkwalificeren als operatie van financiële leasing. Twee elementen lijken aan de basis van de beslissing te liggen: het feit dat de*

en faveur de Dexia par la constitution d'un dépôt gagé d'un montant de 70.916.522 euros. Lors de chaque paiement annuel de la redevance locative par la STIB, ce dépôt est libéré du montant payé, le solde étant libéré à la fin de la location. Le montant débiteur du dépôt est rémunéré à un taux de 2,50% par an à terme échu.

La garantie a été constituée par la S.A. Citeo selon les principes suivants :

- la STIB a mis 70.916.522 euros à disposition de Citeo à titre d'augmentation du capital ;
- Citeo a accepté inconditionnellement d'être garante des obligations locatives de la STIB et a donné le dépôt en garantie ;
- Citeo reçoit en échange les recettes financières du dépôt gagé et peut disposer des sommes libérées.

L'augmentation du capital de Citeo n'a aucun effet sur le budget consolidé, la dépense du côté de la STIB et la recette du côté de Citeo se neutralisant mutuellement. En effet, aussi bien la STIB que Citeo font partie du périmètre régional consolidé.

Cette opération - aliénation de l'emphytéose, bail de location, augmentation du capital de Citeo et dépôt gagé de Citeo - a été achevée le 28 novembre 2008, après approbation des dossiers en conseil d'administration à la STIB et à Citeo et au sein du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans sa lettre du 4 juin 2010, l'Institut des comptes nationaux (ICN) ne fournit qu'une explication succincte pour sa décision de requalifier cette opération immobilière en tant qu'opération de leasing financier. Deux éléments semblent être à l'origine de la décision :

- le fait que la STIB assure le bâtiment et s'occupe, conformément au bail de location, de son entretien ;
- le fait que le bâtiment figure toujours dans le bilan de la STIB.

Par ailleurs, ces deux éléments ne sont pas illogiques, sachant que l'opération ne concerne pas une vente, mais bien une emphytéose de 27 ans, au terme de laquelle la STIB redevient propriétaire du bien.

*MIVB instaat voor het onderhoud van het gebouw en het gebouw verzekert en het feit dat het gebouw nog voorkomt in de balans van de MIVB. Dat is niet zo onlogisch aangezien de operatie geen verkoop betreft, maar een erfpacht van 27 jaar waarna de MIVB opnieuw eigenaar van het goed wordt.*

*De regering heeft de gedetailleerde argumenten van het INR nog niet kunnen onderzoeken. Weliswaar komt het mij voor dat de analyse van het INR aan een aantal belangrijke elementen voorbijgaat en dus het voorwerp zou kunnen uitmaken van tegenspraak. Daarom heb ik de minister-president en de minister van Begroting gevraagd om te onderzoeken of de beslissing van het INR definitief is en welke beroepsprocedures er eventueel kunnen worden gehanteerd.*

*U vraagt mij welke impact deze beslissing op de rekeningen van de MIVB heeft. Ik neem aan dat uw vraag niet slaat op de klassieke jaarrekeningen (balans en resultatenrekening) die de MIVB volgens de private boekhouding moet voeren. De jaarrekeningen 2008 zijn in 2009 door de algemene vergadering goedgekeurd, na een goedkeuring zonder voorbehoud door de commissaris-revisor.*

*De algemene rekening werd op 24 maart 2009 goedgekeurd door de raad van bestuur van de MIVB op grond van de organieke ordonnantie van 24 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde minister op 18 mei 2009.*

*De ordonnantie bepaalt dat de regering de goedgekeurde rekeningen ter controle voorlegt aan het Rekenhof. Mijn voorganger heeft dat nagelaten. Ik heb er dan ook zelf het initiatief voor genomen. De huidige regering keurde de rekeningen van 2008 goed op 17 juni 2010 en meent dat het niet nodig is om de rekeningen van de MIVB aan te passen op grond van de beslissing van het Instituut voor de Nationale Rekeningen.*

*Zal dit consequenties hebben op de investeringscapaciteit van de MIVB? Stricto sensu is die investeringscapaciteit enkel afhankelijk van de kredieten die aan de MIVB als autonoom overheidsbedrijf worden verstrekt. Kan de MIVB investeringen financieren zonder dat dit tot een negatief saldo leidt? Als dat niet het geval is, stelt*

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas encore pu examiner les arguments détaillés de l'ICN et n'a dès lors pas encore pris de position définitive dans cette question. Il semble néanmoins que l'analyse de l'ICN passe sur plusieurs éléments importants et pourrait dès lors faire l'objet de contestations. J'ai donc demandé au ministre-président et au ministre du Budget d'examiner si la décision de l'ICN est définitive et quels moyens d'appel peuvent être utilisés.

C'est avec ces réserves que je vais répondre à vos questions.

Je présume que votre question sur l'impact de cette décision sur les comptes de la STIB ne se rapporte pas aux comptes annuels classiques de l'entreprise, soit le bilan et le compte des résultats selon la comptabilité privée que la STIB est obligée de tenir. Ces comptes annuels pour l'exercice 2008 ont été approuvés par l'assemblée générale en 2009, après l'avoir été sans réserve par le commissaire-réviseur.

En ce qui concerne le compte général, tel que visé par l'ordonnance organique du 24 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, il a été approuvé, conformément aux dispositions de l'ordonnance, par le conseil d'administration de la STIB le 24 mars 2009, et transmis pour approbation au ministre de tutelle de l'époque le 18 mai 2009.

L'ordonnance prévoit que le gouvernement présente les comptes approuvés sans délai au contrôle de la Cour des comptes, ce que mon prédécesseur a de toute évidence omis. Dès lors, j'ai moi-même pris l'initiative de soumettre les comptes de la STIB pour l'exercice budgétaire 2008 à l'approbation du gouvernement et de les transmettre pour contrôle à la Cour des comptes. Le gouvernement a approuvé les comptes 2008 de la STIB le 17 juin 2010. Le gouvernement est donc d'avis que la décision de l'Institut des comptes nationaux, vu son caractère incertain, n'exige pas une adaptation des comptes de la STIB pour l'exercice budgétaire 2008.

Y aura-t-il des conséquences pour la capacité d'investissement de la STIB ? Au sens strict, la capacité d'investissement de la STIB n'est déterminée que par les crédits que la STIB, en tant qu'entreprise publique autonome, inscrit dans ses budgets. Deux éléments sous-jacents ont

*zich de vraag of de MIVB leningen kan afsluiten om haar investeringen te betalen en of het Brussels Gewest bereid is om daarvoor waarborgen te geven.*

*Ik wil niet vooruitlopen op de jaarlijkse begrotingsbesprekingen. Feit is wel dat de MIVB de laatste jaren systematisch een vorderingssaldo in overschot realiseerde, daar waar het beheerscontract slechts een evenwicht van het vorderingssaldo vereist. Het overschot kan dienen om investeringen te financieren.*

*De voornoemde vastgoedoperatie heeft geen enkel gevolg voor de schuldenlast van de MIVB of het Brussels Gewest. Het ontvangen bedrag werd immers aangewend als pandstelling en kon dus niet worden benut om de schuldpositie te verminderen.*

*U stelde ook vragen over de gevolgen van de beslissing van het INR voor de begroting en de schuldenlast van het Brussels Gewest, maar die horen thuis in de commissie Financiën.*

*Aangezien de operatie geen enkele impact heeft gehad op het schuldniveau, zou hetzelfde moeten gelden voor een eventuele herkwalificatie.*

*Tot slot wil ik nog even terugkomen op de analyse die u maakt van de ESR95-normen en hun invloed op de investeringsmogelijkheden van de overheid.*

*Op geen enkel ogenblik heeft de regering - noch de vorige noch de huidige - de privatisering van overheidstaken of infrastructuren beoogd. Dit geldt voor zowel het Citeo-dossier (Citeo is voor 100% in handen van de Brusselse overheid) als voor het vastgoeddossier Atrium. Er was geen sprake van verkoop, maar wel van erfpacht.*

*Wel zou de Europese Unie erover moeten waken dat de begrotingsbependingen die ESR95 oplegt geen averechts effect hebben op de positie van de Unie in de wereldeconomie: verantwoorde investeringen in openbaar vervoer hebben vaak een positieve impact op de economie van een land en mogen daarom niet als eender welke lopende uitgave worden geclassificeerd, maar wel als een investering in de toekomst.*

*Deze opportuniteitsvraag is echter niet in de Europese regelgeving opgenomen. Dat onder meer de Belgische regering de norm wenst te verfijnen,*



évidemment une influence. Dans quelle mesure la STIB peut-elle financer ses investissements sans reporter en déficit son solde de financement ? Si cela n'est pas possible, la question se pose de savoir si le taux d'endettement de la STIB permet de recourir à des emprunts destinés à financer ses investissements et si la Région est prête à leur accorder une garantie régionale.

Tous ces éléments font partie du débat budgétaire annuel, que je ne veux pas anticiper. Le fait est toutefois que, les dernières années, la STIB a réalisé systématiquement un solde de financement positif - 123 millions d'euros en 2008, 10 millions d'euros en 2009, 18,1 millions d'euros budgétisés en 2010 -, alors que le contrat de gestion exige seulement un solde de financement en équilibre. Ce solde positif permet à la STIB d'avancer dans ses investissements.

L'opération immobilière en question n'a eu aucun impact sur l'endettement de la STIB, ni sur celui de la Région. En effet, le montant reçu a été utilisé comme dépôt gagé et n'a donc pu être utilisé pour diminuer l'endettement. Dans ce sens, ce dossier n'influence ni l'endettement propre de la STIB, ni la mesure dans laquelle la garantie régionale peut être accordée.

Vos deux autres questions, relatives à l'impact de la décision prise par l'ICN sur la piste budgétaire de la Région et à l'impact de la décision prise par l'ICN sur l'endettement de la Région, devraient plutôt faire l'objet de discussion en commission des Finances, entre autres au moment des discussions relatives au budget.

Néanmoins, il est important de constater que l'opération n'a pas eu d'impact sur l'endettement. En conséquence, une requalification éventuelle n'aura pas davantage d'influence sur l'endettement. On pourrait donc en conclure qu'une réponse négative pourrait être donnée à ces deux questions.

Enfin, je voudrais revenir brièvement sur votre analyse des normes SEC95 et de leur influence sur les possibilités d'investissement ouvertes aux autorités. Je ne pense pas que l'essentiel de ce débat soit le fait de privatiser ou non. À aucun moment, le gouvernement - ni le précédent, ni l'actuel - n'a envisagé la privatisation de missions publiques ou d'infrastructures. Ceci vaut aussi bien pour le dossier Citeo (détenu à 100% par les autorités

*heeft nog niet tot een herziening geleid. Ik vrees dat we vanuit dit parlement weinig verandering in de situatie kunnen brengen.*

*De operatie rond Atrium uit de vorige zittingsperiode was niet bedoeld om de investeringscapaciteit van de MIVB te verhogen, maar wel om het globale begrotingsevenwicht van het gewest te vergemakkelijken. De opbrengst van de operaties moest trouwens leiden tot een batig vorderingssaldo, waardoor de MIVB de opbrengst niet zou kunnen aanwenden voor eigen investeringen.*

*In de begroting 2010 werd van het departement Openbare Werken en Vervoer een proportioneel veel grotere inspanning gevraagd dan van andere departementen. Het deficit op de gewestbegroting moest worden weggewerkt, dat voortkwam uit de sterk verminderde inkomsten ingevolge de economische crisis.*

*De vraag is dus niet zozeer of de ESR95-regels ons toelaten voldoende te investeren in openbaar vervoer, maar wel of we met zijn allen de prioriteit van deze investeringen voldoende inzien en er de nodige middelen voor willen vrijmaken, wanneer in het najaar de begroting wordt goedgekeurd.*

bruxelloises) que pour le dossier immobilier de l'Atrium. Il n'a pas été question de vente, mais bien d'emphytéose. Le bien ne quitte pas le patrimoine public à terme.

Toutefois, à mon humble avis, l'Union européenne devrait veiller à éviter que les restrictions budgétaires imposées par SEC95 ne produisent l'effet inverse sur la position de l'Union dans l'économie mondiale ; les investissements justifiés en transports en commun ont souvent un impact positif sur l'économie nationale et ne devraient pas être catalogués de la même manière qu'une dépense courante, mais bien comme un investissement d'avenir pertinent. Malheureusement, cette question d'opportunité n'est pas prévue dans la réglementation européenne et la position du gouvernement belge visant à la peaufiner n'a pas été suivie jusqu'à présent. Je crains que, depuis cette assemblée, nous n'y puissions changer grand-chose.

Inspirée par mon souci du transport public, j'ajouterai une précision. Si le gouvernement précédent a chargé la STIB de monter cette opération Atrium, il n'a aucunement eu l'intention d'augmenter sa capacité d'investissement, mais bien de faciliter l'équilibre budgétaire global de la Région. La preuve en est que le produit des opérations devait donner lieu à un solde de financement positif, ce qui ne permettait pas à la STIB d'affecter elle-même ce produit à des investissements propres.

Dans le budget 2010 également, un effort proportionnellement beaucoup plus important était demandé au budget des Travaux publics et des Transports qu'à celui des autres départements en vue de réduire le déficit sur le budget régional, dû à la forte diminution des revenus suite à la crise économique. Nous aimerions ne pas devoir répéter trop souvent cet effort.

La question n'est pas essentiellement de savoir si les règles européennes SEC95 nous permettent d'investir suffisamment dans le transport public, mais de savoir si nous sommes suffisamment conscients de la priorité de ces investissements en transports publics et si nous sommes prêts à déboursier les moyens nécessaires à cette fin, à l'heure où les comptes seront faits, c'est-à-dire en automne, lors du vote du budget.

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

**M. Philippe Close.-** Le gouvernement a été très sage, suite à l'avis d'Eurostat sur Citeo, de ne pas aller plus loin. Cela aurait été suicidaire. Mais je maintiens que Citeo constituait une piste intéressante, si l'on accepte de jouer avec le SEC95. Cela a déjà été fait pour d'autres structures.

Vous avez dit à la fin de votre réponse que Citeo était là pour assurer un certain équilibre budgétaire et non pour l'investissement. À mon avis, Citeo assurait indirectement un investissement pour la STIB en assurant l'équilibre budgétaire et donc en augmentant la capacité de la STIB et en lui permettant d'aller plus loin dans certains travaux. Dans ce dossier, tout est lié. Si vous pouvez favoriser l'équilibre budgétaire, vous augmentez la capacité d'emprunt.

Dans ce dossier, ce que l'ICN (Institut des Comptes nationaux) conteste, c'est le dépôt gagé. Vous l'avez dit dans votre exposé : Dexia courait un risque et il fallait lui donner un dépôt gagé. C'est le mécanisme habituel qui est utilisé par les banques. On ne prend plus de risques : on achète un bâtiment à celui qui l'occupe et, dans le cas du "sale and lease back", il y a un risque qu'il parte, s'écroule, etc.

Mais la STIB est un parastatal : elle bénéficie de la garantie régionale. Et il faut quand même donner un dépôt gagé. C'est la raison pour laquelle l'ICN n'est pas d'accord. Mais la STIB n'avait pas le choix. C'était le début de la crise à Dexia, en 2008, l'État fédéral avait dû y investir des milliards. Ce mécanisme a été trouvé dans la précipitation.

La ranking financier de la STIB est triple A : il est garanti par la Région. On a demandé à toutes les communes qui sont actionnaires des hôpitaux publics de regarantir l'ensemble des lignes à court terme et à long terme que les banques leur prêtaient, alors que la loi dit clairement que ce sont les hôpitaux qui doivent payer la facture en cas de déficit.

Les comptes ont été approuvés et révisés. Quand je parlais d'un impact, peu importe qu'on revoie les comptes 2008. Mais, quand cela tombera, quel sera l'impact sur 2010. On va devoir impacter cette requalification. Elle va partir de la STIB et atteindra donc la Région. Si on laisse la STIB, qui a

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** De regering heeft er goed aan gedaan om niet verder te gaan na het advies van Eurostat over Citeo. Dat zou zelfmoord zijn geweest. Ik blijf er niettemin van overtuigd dat Citeo een interessant instrument kan zijn als wij met ESR95-regels spelen. Dat is reeds voor andere structuren gebeurd.

*U antwoordt dat Citeo niet tot doel had om de investeringscapaciteit van de MIVB te verhogen, maar wel om het begrotingsevenwicht van het gewest te bewaren. In dit dossier houdt alles met elkaar verband. Door het begrotingsevenwicht te waarborgen, verhoogt u automatisch de leningscapaciteit.*

*Het INR betwist vooral de waarborg, omdat de MIVB een parastatale instelling is die de gewestwaarborg geniet. De MIVB had echter geen keuze. Het was het begin van de crisis bij Dexia en de federale regering had miljarden geïnvesteerd. Men had aan alle gemeenten die aandeelhouder van openbare ziekenhuizen waren gevraagd om de korte- en langetermijnleningen te herwaarborgen, terwijl de wet duidelijk bepaalt dat de ziekenhuizen de factuur moeten betalen ingeval van een deficit.*

*De rekeningen 2008 werden goedgekeurd en herzien, maar wat zal de impact op het financieringssaldo van de MIVB en de gewestbegroting zijn in 2010?*

*Alle parastatale instellingen gebruiken die positieve financieringssaldi. Als de gewestbegroting een tekort vertoont, maken die positieve financieringssaldi het mogelijk om de gewestelijke rekeningen in evenwicht te brengen. Door die herkwalificatie zal het financieringssaldo van de MIVB in 2010 rampzalig zijn. Wij mogen de MIVB niet het volle gewicht laten dragen van deze operatie, die het hele gewest ten goede is gekomen.*

*Dat kan alleen door lijnen en metrostellen af te schaffen. De MIVB kan dit niet aan!*

*Dit zou ook een invloed hebben op de capaciteit van de MIVB om schulden te maken. De 94 miljoen euro moeten immers ergens in de enveloppe voor de openbare diensten worden ingeschreven. Een oplossing hiervoor zal erg*

un budget de moins 94 millions d'euros, toute seule, la Région constatera dans son équilibre ou dans les soldes de financement positifs qu'elle bénéficiera de moins d'apports.

Tous les parastataux utilisent ces soldes de financement positifs. Heureusement ! Quand on vote le budget régional avec un déficit, ces soldes de financement positifs viennent à point nommé : ils permettent d'équilibrer les comptes régionaux. Avec le coup que prend la STIB aujourd'hui, son solde de financement va être catastrophique en 2010. C'est cet élément qui m'inquiète. Ne faisons pas porter tout le poids de cette opération, qui a bénéficié à tout le budget régional, à la STIB.

C'est impossible, sauf si l'on supprime des lignes et des rames de métro. L'économie que l'on demande à la STIB en 2010 ajoutée à ce montant, ce n'est pas jouable ! C'est l'une de mes principales inquiétudes.

Attention également à ce que l'on peut parfois dire, par exemple que cela aurait peu d'impact sur l'endettement. Mais évidemment que cela aura une influence sur la capacité à s'endetter de la STIB ! Si cela n'était pas le cas, cela voudrait dire que l'on pourrait voter des budgets, même fantaisistes, dont l'éventuelle non réalisation n'aurait aucun impact. Dans le cas présent, cela aura évidemment un impact sur sa capacité d'endettement, puisque 94 millions d'euros devront nécessairement être inscrits quelque part dans l'enveloppe dédiée aux services publics. J'entends bien les contestations à venir mais, vu le contenu comminatoire de la lettre de l'UCL, je vous dis : "bonne chance !" On a peu de chances de trouver une solution à ce problème, même si on les passe toutes en revue.

Je ne voudrais pas que l'on interprète mal mon propos. Je ne dis pas qu'il ne faut pas rechercher des mécanismes qui permettent aux pouvoirs publics de continuer à investir. C'est bien cela que nous recherchons, au-delà du débat portant sur la privatisation. Nous l'avons assez répété et sans doute que des commissaires le rediront encore. Au-delà de ce débat sur la privatisation, on doit permettre aux pouvoirs publics d'investir dans des services prioritaires. À cet égard, je vous suis tout à fait : investir dans le transport revient à investir dans l'économie globale. Les "returns" sont immenses et il faut lâcher du lest dans ce domaine.

Je veux bien représenter mon interpellation en

*moeilijk te vinden zijn.*

*Uiteraard moeten we mechanismen zoeken waardoor de overheid verder kan blijven investeren. Investeren in het vervoer zijn ook investeringen in de globale economie. De "return" daarvan is enorm.*

*U zult in september met de begrotingsbesprekingen beginnen om tegen eind oktober een voorstel klaar te hebben. Die 94 miljoen moeten ergens staan. Beschikt het gewest over een bonus dankzij de successierechten of de registratierechten? Ondertussen moeten we deze zware uitgave op een of andere manier zien te dragen.*

commission des Finances puisqu'elle était destinée à deux ministres, mais il faut résoudre cette question maintenant. En effet, vous allez entamer les "rounds" budgétaires en septembre pour présenter un budget traditionnellement fin octobre. Il faudra bien inscrire ces 94 millions quelque part. Je suppose que le ministre des Finances est fort préoccupé par cette affaire qui représente quand même une somme très importante. Disposera-t-on d'un bonus grâce aux droits de succession ou aux droits d'enregistrement qui se redresseraient ? Je l'ignore mais, en attendant, on prend ainsi cette dépense de plein fouet : l'on ne pourra pas la compenser par une quelconque recette et elle aura un réel impact sur l'endettement.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai bien enregistré vos inquiétudes et votre sentiment qu'une épée de Damoclès se trouve au-dessus de notre tête.

**M. Philippe Close.-** Ils nous ont coupé la tête, Mme Grouwels !

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La question de la renégociation avec Dexia, qui a certes pris tous les gages possibles, pourrait éventuellement se poser un jour. Nous ne connaissons pas encore l'impact de ces décisions sur la Région. Cette question est à l'examen auprès du ministre du Budget. La lettre de l'Institut était, en l'occurrence, très floue.

Quoi qu'il en soit, nous ne voulons absolument pas mettre en danger des investissements futurs dans les transports en commun. C'est pourquoi, nous étudions pour l'instant des alternatives de financement, comme des formules de partenariats public-privé, qui nous permettraient de concrétiser nos objectifs dans un bref délai ou à moyen terme. Aucune décision n'est encore prise à ce jour et je ne peux pas vous donner d'exemple concret d'une structure de financement alternatif. Nous sommes en tout cas à la recherche d'une telle structure, qui nous permettrait d'accroître nos capacités d'investissement.

**M. Philippe Close.-** Il ne faut pas oublier le risque qu'entraînent ces mécanismes pour la Région. En dehors du débat relatif au SEC95, il ne faudrait pas éluder celui du refinancement de Bruxelles.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik begrijp dat u het gevoel heeft dat er ons een zwaard van Damocles boven het hoofd hangt.*

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *Ze hebben ons hoofd afgehakt, mevrouw Grouwels!*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Heronderhandelen met Dexia die alle mogelijke borgen naar zich toe heeft getrokken, is een mogelijkheid. We kennen de impact van die beslissingen op het gewest nog niet. De zaak wordt onderzocht door de minister van Begroting. De brief van het INR was zeer vaag.*

*We willen geenszins de investeringen in het openbaar vervoer in het gedrang brengen. We bestuderen nu alternatieve financieringen zoals PPS-formules om onze doelstellingen op korte of middellange termijn te kunnen verwezenlijken. Er is nog geen concrete beslissing genomen.*

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *We mogen de risico's van deze technieken voor het gewest niet onderschatten en tevens het debat over de herfinanciering van Brussel niet uit de weg gaan.*

Le problème du sous-financement de Bruxelles est structurel. Faute de solution, il nous faudra continuer à jouer avec des mécanismes que l'on sait risqués, sans financer l'essentiel. Nous sommes, plus que les autres Régions, contraints de créer des artifices à la marge.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'état de délabrement de la station de tram 'De Wand' à Laeken".

**Mme la présidente.**- En l'absence de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

### 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 mise en oeuvre de la réglementation relative aux bus effectuant un parcours touristique sur le territoire de la Région".

*De onderfinanciering van Brussel is een structureel probleem. Als dat niet opgelost wordt, zullen we moeten blijven gebruikmaken van riskante mechanismen.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de verloederde staat van het tramstation 'De Wand' in Laken".

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgevormd tot een schriftelijke vraag.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de toepassing van de regeling inzake de toeristische bussen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,**

**concernant "l'exécution de l'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**Mme Céline Delforge.-** J'informe la ministre que je cherche depuis une heure un site de transport en commun qui affiche ses infos trafic sur plusieurs pages. Sans résultat.

Madame la ministre, je vous avais interpellée au début de cette session parlementaire concernant la mise en oeuvre de l'ordonnance portant organisation des transports publics desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette ordonnance a pour but de répondre aux problèmes posés par les sociétés exploitantes actuelles, qui vont de la pollution au non-respect du Code de la route, en passant par le racolage et l'entrave à la circulation des bus de la STIB.

Vous m'aviez annoncé que "l'objectif de la STIB est de permettre le lancement de la saison touristique 2010 sous l'égide de cette ordonnance".

Sauf à considérer que la saison touristique 2010 n'est pas encore lancée, pouvez-vous me dire pourquoi l'ordonnance du 6 mars 2008 n'est pas encore d'application sur le terrain, contrairement à ce que vous aviez, à notre grande satisfaction, annoncé fin octobre 2009 ?

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

**M. le président.-** La parole est à M. Van Damme pour sa question orale jointe.

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Mes questions sont les mêmes que celles de Mme Delforge.*

*Où en est la mise en oeuvre de l'ordonnance ? Pourquoi ne pas avoir respecté la date limite que*

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME,**

**betreffende "de uitvoering van de ordonnantie houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De ordonnantie houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gericht tegen de problemen die de huidige exploitanten veroorzaken. Ze veroorzaken vervuiling, leven de Wegcode niet na, ronselen agressief klanten en hinderen de MIVB-bussen.*

*De bedoeling was om vanaf het toeristische seizoen van 2010 te werken volgens de nieuwe regeling. Waarom is de ordonnantie van 6 maart 2008 nog steeds niet van toepassing?*

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

**De voorzitter.-** De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde vraag.

**De heer Jef Van Damme.-** Mijn vragen zijn dezelfde als die van mevrouw Delforge. U had een ordonnantie die kant en klaar was en die enkel nog moest worden uitgevoerd. U had zelf als deadline de lente van 2010 vooropgesteld, voordat het toeristisch seizoen van start zou gaan.

*vous aviez fixée au printemps 2010, avant le début de la saison touristique ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *J'avais en effet annoncé que l'objectif de la STIB était que l'ordonnance du 8 mars 2008 soit d'application lors du lancement de la saison touristique 2010.*

*(poursuivant en français)*

Force est de constater que la STIB n'a pas été en mesure de rencontrer cet objectif. Je le regrette.

L'un des grands défis de la réalisation de la mission d'organisation du marché des autobus touristiques "hop on-hop off" consiste, pour la STIB, à organiser ce marché sans qu'il puisse lui être reproché de violer le droit de la concurrence. En conséquence, la STIB tient à s'entourer de toutes les précautions afin de proposer un système d'attribution des circuits touristiques qui ne prête pas le flanc à la critique.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Ce processus ayant pris plus de temps que prévu, il n'était plus possible de lancer la procédure avant le début de la saison touristique 2010. Mon cabinet examine désormais la note transmise par la STIB, reprenant les principes fondamentaux de l'organisation de la procédure. Une fois ces principes approuvés, la STIB soumettra la procédure à ses organes de gestion.*

*(poursuivant en français)*

On peut raisonnablement penser que la procédure aura abouti avant la fin de l'année 2010.

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

**Mme Céline Delforge.**- J'espère qu'à l'instar de certaines lignes de bus et de tram, cela ne prendra pas trop de retard.

Hoe komt het dat u die deadline niet hebt gehaald? Hoe zit het precies met de uitvoering van die ordonnantie?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Ik had mij al lang aan deze vraag verwacht, want ik had inderdaad aangekondigd dat het doel van de MIVB was om het nieuwe toeristisch seizoen 2010 te laten starten onder toepassing van de ordonnantie van 8 maart 2008.

*(verder in het Frans)*

*Men kan niet anders dan vaststellen dat de MIVB deze doelstelling niet heeft kunnen verwezenlijken. Ik betreur dat.*

*Een van de grote uitdagingen voor de MIVB bij het organiseren van de procedure voor de hop-on/hop-off toeristische bussen is het concurrentierecht niet te schaden. De MIVB wil dus alle voorzorgen in acht nemen om toeristische circuits voor te stellen, zonder zich kritiek op de hals te halen.*

*(verder in het Nederlands)*

Dit hele proces heeft meer tijd in beslag genomen dan voorzien. Daardoor was het niet meer mogelijk om de procedure op te starten voor het begin van het toeristisch seizoen van 2010. De MIVB heeft intussen een nota bezorgd aan mijn kabinet waarin de fundamentele principes van de organisatie van procedure beschreven staan, met een hele reeks juridische voorzorgen. Het kabinet bestudeert die nu. Eens deze principes goedgekeurd zijn, zal de MIVB de procedure ter goedkeuring voorleggen aan zijn beheersorganen.

*(verder in het Frans)*

*Normaliter moet de procedure voor het einde van dit jaar rond zijn.*

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik hoop dat er geen uitstel komt.*



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

**M. Jef Van Damme.-** Mme Delforge doit être plus sage que moi, mais je ne comprends pas du tout la réponse de la ministre.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La STIB a ce dossier en main depuis 2008. Un an plus tard, elle est à peine en mesure de soumettre une note établissant quelques principes. C'est ridicule ! Je ne comprends pas que vous acceptiez cette situation sans broncher et vous contentiez de reporter l'application de l'ordonnance à la fin de l'année.*

*J'ai l'impression que ni vous, ni la STIB n'en avez fait une priorité. À l'heure de la présidence belge de l'Union européenne, nous aurions pu faire de ce service de bus un véritable coup publicitaire aux yeux de l'Europe. C'est incontestablement une occasion manquée.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "l'intégration de Villo et Cambio  
à la carte MOBIB".**

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

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

**De heer Jef Van Damme (in het Frans).-  
Mevrouw Grouwels, ik begrijp uw antwoord  
helemaal niet.**

*(verder in het Nederlands)*

Uw antwoord stelt mij bijzonder teleur, mevrouw de minister. De MIVB had dit dossier al in 2008 in handen. Een jaar later kunnen zij alleen nog maar een nota voorleggen met een paar principes over de uitschrijving van een gewone aanbesteding. Dit is gewoon belachelijk! Ik begrijp niet dat u dit zomaar aanvaardt en dat u de toepassing van de ordonnantie gewoon uitstelt tot het einde van het jaar.

Ik heb de indruk dat noch de MIVB noch uzelf hier een prioriteit van hebben gemaakt. Als u als toezichhoudend minister dit dossier wat beter had opgevolgd, dan was u ongetwijfeld al vroeger tot de vaststelling gekomen dat de MIVB hier geen prioriteit van had gemaakt en dan had u vroeger aan de MIVB kunnen vragen om haar werk te doen. Ik ben dus niet alleen ontevreden over het werk van de MIVB, maar ook over uw werk.

Op het ogenblik dat het Europees voorzitterschap door België wordt overgenomen, hadden wij die busdienst als een echte publiciteitsstunt naar Europa toe kunnen gebruiken. Die busdienst had een echt uithangbord kunnen zijn voor Brussel en België. Dit is duidelijk een gemiste kans.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de integratie van Villo en  
Cambio in de MOBIB-kaart".**

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

**M. Jef Van Damme** (en néerlandais).- *Grâce à la carte MOBIB, l'accès électronique aux transports en commun bruxellois devient peu à peu effectif. Toutefois, on pourrait y intégrer d'autres fonctions, comme l'accès à Villo et à Cambio.*

*Dans son accord gouvernemental, le gouvernement défend explicitement la multimodalité, qu'il vise en aménageant des infrastructures physiques en vue d'un réseau intégré d'équipements de mobilité.*

*Afin de réellement encourager les usagers à la multimodalité, le gouvernement devrait cependant aller plus loin, en harmonisant les systèmes de paiement des différents modes de transport. La carte MOBIB deviendrait ainsi une carte de mobilité intégrale, permettant d'utiliser tous les moyens de transport. La carte serait valable auprès de toutes les sociétés de transport et de tous les systèmes de carsharing et de location de vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale. Idéalement, elle donnerait aussi accès aux parkings surveillés pour vélos aux abords des gares.*

*Avez-vous déjà eu des entretiens avec les intéressés ? Quelles sont les implications pratiques d'une intégration de ces différentes fonctions ?*

**De heer Jef Van Damme.**- De MOBIB-kaart is de contactloze chipkaart die de huidige losse tickets vervangt op de metro, tram en bus in Brussel. De elektronische toegang tot het openbaar vervoer in Brussel is stilaan een feit. Maar men zou nog andere functies in die kaart kunnen integreren, waardoor ze ook toegang zou kunnen verschaffen tot vervoerssystemen zoals Villo en Cambio. Dat zou de vlotte overstap tussen de verschillende vervoersmodi pas echt ten goede komen.

In het regeerakkoord staat dat "in een systematisch streven naar multimodaliteit de voornaamste openbaar vervoerstations uitgerust zullen worden met bijkomende mobiliteitsvoorzieningen (Villo, Cambio, fietsstallingen, enzovoort)". De regering zegt expliciet te streven naar multimodaliteit. Dat streven maakt ze concreet door fysieke infrastructuur aan te leggen. De bedoeling is tot een geïntegreerd netwerk van mobiliteitsvoorzieningen te komen.

Om de Brusselaar echt aan te zetten tot multimodaliteit, zou de regering echter nog veel verder moeten gaan. Het gebruiksgemak van vervoerssystemen wordt immers niet alleen bepaald door het feit dat bijvoorbeeld een Villostation dichtbij een metrohalte ligt, het gaat ook om het gemak waarmee je de overstap van het ene op het ander vervoerssysteem betaalt.

Om het de Brusselaar (of de bezoeker die even in Brussel verblijft) makkelijk te maken, zouden de betaalsystemen op elkaar moeten worden afgestemd, eventueel met inbegrip van de toeristische hop on/hop of-bussen. De MOBIB-kaart wordt op die manier een integrale mobiliteitskaart die het mogelijk maakt om van alle vervoersmodi gebruik te maken. De kaart zou dan geldig zijn bij alle vervoersmaatschappijen, autodeel- en fietsverhuursystemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Idealiter geeft de kaart ook toegang tot bewaakte fietsstallingen aan stations en parkings.

Er zijn natuurlijk praktische consequenties verbonden aan een integratie van de verschillende betaalsystemen, maar dat zijn technische zaken die wel op te lossen zijn. Heeft u al gesprekken gevoerd met de verschillende betrokkenen? Wat zijn de praktische implicaties van een integratie van die respectievelijke functies?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *Cela fait des années que la STIB promeut la carte MOBIB comme support de l'ensemble des titres de transport en commun en Belgique. Cela a abouti à la création de la S.A. Belgian Mobility Card (BMC) en février 2010, laquelle regroupe la SNCB, De Lijn, les TEC et la STIB et a pour objectif d'harmoniser les titres de transport de ces opérateurs. Plus de 60.000 abonnés SNCB+ ont déjà reçu une carte MOBIB, leur permettant de voyager sur le réseau de la STIB.*

*Outre l'introduction d'une seule carte pour les différentes sociétés de transport, il est également question que la carte MOBIB soit multimodale. C'est pourquoi la STIB collabore étroitement avec Cambio et Villo. La STIB a décidé de donner la priorité aux personnes qui se déplacent beaucoup à Bruxelles, et donc aux partenaires actifs en Région bruxelloise avant de se mettre à travailler avec les entreprises privées de bus touristiques, lesquelles visent un autre public.*

*Le projet auquel travaillent la STIB et Cambio avance bien, mais il est prématuré de donner des informations sur les applications pratiques qu'offrira la carte MOBIB dans ce cas. La STIB et Cambio communiqueront à ce propos en temps utiles.*

*À l'avenir, la STIB pourrait mettre en oeuvre une plus grande intégration, en offrant par exemple la possibilité de charger des contrats multimodaux dans les points de vente de la STIB. C'est à l'étude, mais je ne peux vous dire quand ce sera réalisé.*

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

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais).*- *Si je comprends bien, il y a donc déjà eu des discussions entre la STIB et Cambio à ce propos, mais pas avec*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De MIVB promoot de MOBIB-kaart al jaren als de toekomstige drager van vervoerbewijzen van alle openbare vervoersmaatschappijen in België. Deze inspanningen hebben geleid tot de oprichting van de nieuwe nv Belgian Mobility Card (BMC) in februari 2010. Die nv groepeerde de NMBS, De Lijn, de TEC en de MIVB en moet de ticketsystemen van die operatoren harmoniseren. Ruim 60.000 klanten van de NMBS, die over een abonnement NMBS+ beschikken, hebben al een MOBIB-kaart ontvangen om op het MIVB-net te reizen.

Naast de introductie van 1 kaart voor de verschillende vervoermaatschappijen, wil de MOBIB-kaart ook uitgesproken multimodaal zijn. Daarom is de MIVB een nauwe samenwerking aangegaan met Cambio en Villo. De MIVB heeft besloten voorrang te geven aan mensen die zich vaak in Brussel verplaatsen (zowel inwoners als pendelaars) en dus ook aan partners die al actief zijn in het Brussels Gewest, eerder dan nu al samen te gaan werken met privébedrijven met toeristische bussen, die uiteraard mikken op een heel ander publiek.

Het project waaraan de MIVB en Cambio werken, schiet goed op. Het is echter nog te vroeg om informatie te geven over de praktische toepassingen die de MOBIB-kaart in dit geval zal bieden. Het spreekt uiteraard voor zich dat ik samen met de MIVB en Cambio hierover te gepasten tijde zal communiceren.

In de toekomst zou de MIVB een gevorderde integratie kunnen invoeren afhankelijk van de partner, door bijvoorbeeld de mogelijkheid te bieden om multimodale contracten, zoals Villo, op te laden via het verkoopnet van de MIVB. Dat wordt momenteel allemaal onderzocht, maar ik kan u nog niet vertellen hoe lang het zal duren om dit te realiseren.

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

**De heer Jef Van Damme.-** Cambio en de MIVB voeren dus al gesprekken over dit principe, maar u kunt nog geen tijdschema geven. Met Villo worden

*Villo.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Il y a déjà eu des contacts. Villo doit devenir un partenaire important.*

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Y a-t-il déjà eu des discussions concrètes ?*

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Je vous interrogerai à nouveau d'ici quelques mois.*

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

**concernant "l'aménagement des trottoirs du  
goulet Louise".**

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

**M. Aziz Albishari.**- Au début de cette année, j'ai attiré l'attention du gouvernement régional sur une situation préjudiciable à la convivialité dans cette artère commerciale très fréquentée par les Bruxellois et les visiteurs, belges comme étrangers. En effet, l'ancien ministre des Travaux publics et de la Mobilité avait fait élargir les trottoirs en supprimant le reliquat de places de stationnement, afin de donner - c'était l'objectif - aux piétons-chalands l'espace suffisant. Dans un compromis à la belge malheureux, il avait néanmoins créé des zones de livraison pseudo-réglementaires sur les trottoirs, par l'apposition d'une signalétique routière inédite. C'est d'ailleurs vous, M. le président, qui aviez rappelé ce détail dans une commission précédente.

Dans les faits, cette décision s'est traduite, d'une part, par un envahissement de l'espace réservé aux piétons par les véhicules plus importants qu'avant

echter nog geen gesprekken gevoerd. Klopt dat?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er zijn al contacten gelegd. Het is zeker de bedoeling dat Villo een belangrijke partner wordt.

**De heer Jef Van Damme.**- Zijn er al concrete gesprekken gevoerd?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Nee.

**De heer Jef Van Damme.**- Dan zal ik u binnen enkele maanden opnieuw ondervragen.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de aanleg van de voetpaden aan  
de Louzahals".**

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

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *De vorige minister van Openbare Werken en Mobiliteit heeft de voetpaden ter hoogte van de flessenhals aan het uiteinde van de Louzalaan breder laten maken en liet de parkeerplaatsen verwijderen. Helaas bedacht hij een halfslachtig compromis: er kwamen pseudo-reglementaire leveringszones op de voetpaden die worden aangegeven met nieuwe verkeersborden.*

*Die maatregel leidde ertoe dat er nu door wildparkeerders nog minder plaats is voor voetgangers. De politie kan de voertuigen die op de leveringszones parkeren niet verbaliseren of laten wegslepen. Dat komt ervan als men de kool en de geit probeert te sparen.*

*Toen ik in februari een vraag stelde over deze kwestie, antwoordde u dat u maatregelen zou nemen om het probleem tegen de koopjesperiode*

le réaménagement du goulet, et d'autre part par l'incapacité pour la police de verbaliser et faire enlever les véhicules en infraction. Quand on veut ménager la chèvre et le chou, on obtient des résultats paradoxaux !

À ma question orale de février dernier, vous répondiez que vous partagiez mon incompréhension et que vous alliez prendre des dispositions afin d'y remédier avant la prochaine période d'affluence, c'est-à-dire les soldes de juillet, lesquelles débutent demain. Pourriez-vous informer cette commission des dispositions que, le cas échéant, vous avez prises ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- J'ai effectivement chargé mon administration d'étudier le problème que vous soulevez, à savoir l'incohérence du stationnement dans le goulet Louise. Les spécialistes en la matière ont proposé une solution conforme au Code de la route. Je me dois de dire que le récent aménagement n'a pas rendu ceci facile et lisible. Le plan détaillant cette proposition a été envoyé en date du 15 avril aux représentants des communes et des zones de police Bruxelles-Capitale-Ixelles et Midi.

Un débat constructif a été mené sur la cohérence de la politique de l'arrêt et du stationnement des véhicules, non seulement dans le goulet même, mais également dans les rues transverses, à savoir la rue Jourdan et la rue Stas. À l'issue de cette réunion, les participants ont reçu copie de la proposition et ont promis de me faire parvenir leurs remarques éventuelles. À ce jour, seules la commune de Saint-Gilles et la zone de police Bruxelles-Capitale-Ixelles m'ont transmis leur avis.

*(Colloques)*

**M. le président.**- La Ville de Bruxelles n'a rien à dire.

**M. Aziz Albishari.**- La voirie est bruxelloise. On est dans un cas d'espèce bruxellois.

**M. le président.**- La Ville de Bruxelles est favorable au piétonnier.

*van juli op te lossen. Welke maatregelen heeft u genomen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb mijn medewerkers de opdracht gegeven om het probleem te bestuderen. Ze stelden een oplossing voor die strookt met het verkeersreglement. Ik moet zeggen dat de huidige inrichting de zaken er niet eenvoudiger op maakt. Het voorstel werd op 15 april overgemaakt aan de betrokken gemeenten en politiezones.*

*Daarop volgde een debat over het parkeerbeleid in de omgeving. Na afloop ontvingen de deelnemers een kopie van het voorstel. Ze beloofden me om hun opmerkingen over te maken. Enkel de gemeente Sint-Gillis en de politiezone Brussel Hoofdstad-Elsene bezorgden me inmiddels een advies.*

*(Samenspraak)*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *De stad Brussel is helemaal niet bevoegd.*

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *De rijweg bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Gewest. Dit is een typisch Brusselse situatie.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *De stad Brussel wil dat de voetgangers ruimte krijgen.*

**M. Aziz Albishari.**- Moi aussi.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Ce ne sont pas seulement les communes, mais aussi certains commerçants. Nous essayons de régler la situation, qui n'est pas très claire.

*(Colloques)*

J'ai donc relancé les autres parties impliquées. Si elles ne remettent pas un avis pour le 7 juillet, je donnerai les instructions nécessaires en vue de modifier la signalisation sur base des avis en notre possession à ce moment-là.

Il n'en demeure pas moins que la solution de la signalisation ne peut être qu'un premier pas. Je compte organiser à l'automne une concertation avec toutes les parties impliquées, pour arriver à une solution plus fondamentale, prenant en compte les besoins de l'ensemble des personnes concernées, dont les commerçants, les piétons, les transports publics et les cyclistes.

Nous aimerions constituer une zone de déchargement limitée avec des heures de livraison harmonisées, c'est-à-dire entre 6 et 11 heures. Actuellement, il est autorisé de livrer à toute heure du jour dans le goulet. Le 6 juillet, nous espérons donc pouvoir prendre une décision, malheureusement, après le début des soldes.

**M. le président.**- Les potelets ne constituent pas la panacée mais j'aimerais formuler une suggestion : l'on pourrait placer des potelets rétractables pour éviter à la police de devoir verbaliser en continu.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Nous avons demandé à la police de donner son avis. Nous souhaitons qu'elle s'implique davantage dans ces réglementations. Les infractions semblent constantes, sans susciter pour autant une quelconque réaction. Une vigilance active de la police dès le début contribuera à trouver une solution dans cette première phase.

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

**M. Aziz Albishari.**- Ce petit dossier touchant une petite partie d'une voirie bruxelloise peut ne pas apparaître important. Symboliquement et politiquement, il l'est pourtant. En effet, il pose diverses questions sur la gestion même de cette

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Ik ook.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Ook een aantal winkeliers zijn bij het overleg betrokken. We proberen een oplossing te vinden.*

*(Samenspraak)*

*Als de andere betrokken partijen me tegen 7 juli geen advies hebben bezorgd, zal ik de opdracht geven om de signalisatie aan te passen.*

*De specifieke signalisatie is slechts een eerste stap. Er is een oplossing ten gronde nodig. Met het oog daarop zal ik in de herfst overleg plegen met alle betrokken partijen. Zowel de handelaars, het openbaar vervoer als de zwakke weggebruikers zullen daaraan participeren.*

*Wij willen een beperkte leveringszone invoeren met eenvormige leveringsuren, tussen 6 en 11u. Momenteel mogen de leveringen om op het even welk uur plaatsvinden. Wij hopen op 6 juli een beslissing te kunnen nemen.*

**De voorzitter** *(in het Frans).*- *Misschien zou men verdwijnpaaltjes kunnen plaatsen zodat de politie niet voortdurend moet verbaliseren.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Wij hebben de politie om advies gevraagd. Het is de bedoeling om de politie meer bij de regelgeving te betrekken. Nu worden er voortdurend overtredingen begaan zonder dat er enige reactie komt.*

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

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Dit lijkt een onbelangrijk dossier, maar het heeft een grote symbolische en politieke waarde, aangezien het gaat om de kerntaak van het gewest, namelijk diverse gemeenten, de politiezones en alle andere*

Région, qui nous sont posées par l'extérieur sur la capacité de notre Région de gérer les communes, de les accorder, de mettre d'accord les zones de police et de négocier avec toutes les parties prenantes.

Concrètement, nous sommes face à une impossibilité de gestion courageuse et radicale dans notre Région. J'entends donc que nous en sommes aux phases d'étude, de prises de contact, et qu'une décision sera prise après le 7 juillet, avant le redémarrage de toute la procédure de consultation des parties - commerçants, usagers, automobilistes -, déjà opérée à maintes reprises. Je pourrais vous fournir leurs positions respectives, toujours inchangées.

La responsabilité du politique consiste à trancher et d'orienter la décision selon sa vision propre. J'observe votre prudence. Gérer la signalétique est l'un des problèmes, mais n'est pas l'essentiel. Le plus important est de définir le statut de cette artère commerciale. Certains sont pour le piétonnier, d'autres pour le tout à la voiture, ou pour le passage de trams dans le pertuis souterrain. Les idées sont très diverses. À mon sens, la question symbolique de la capacité de la Région à gérer l'ensemble des parties, y compris institutionnelles - communes et zones de police - est donc posée. On nous regardera et on vous regardera, en fonction de cette responsabilité.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'insécurité routière chaussée de Haecht".

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *La portion de la chaussée de Haecht au nord de Bordet a été réaménagée il y a quelques années. Cependant, les bandes séparées pour véhicules, bus et vélos donnent une fausse impression de sécurité.*

*betrokken partijen op één lijn te krijgen.*

*Het ontbreekt dit gewest aan politieke moed. U zegt dat er studies zullen worden uitgevoerd en dat de verschillende partijen nogmaals zullen worden gehoord. Als u wilt, kan ik u hun standpunten meedelen. Die zijn nog altijd dezelfde.*

*Het is de verantwoordelijkheid van de politieke besluitvoerders om knopen door te hakken op basis van hun persoonlijke visie. Ik stel vast dat u bijzonder voorzichtig bent. De signalisatieborden zijn een van de problemen, maar zeker niet het belangrijkste. U moet in de eerste plaats het statuut van deze winkelstraat vastleggen. Sommigen pleiten voor een autovrije straat, anderen voor een straat waar de auto koning is, weer anderen voor een ondergrondse tramlijn.*

*Het gewest zal worden afgerekend op de manier waarop het dit dossier beheert en met de verschillende partijen omgaat.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de verkeersonveiligheid op de Haachtsesteenweg".

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Het gedeelte van de Haachtsesteenweg ten noorden van Bordet werd enkele jaren geleden opnieuw aangelegd. De afgescheiden rijstroken voor auto's, bussen en fietsen zorgen echter voor een vals

*La vitesse y est excessive et des mesures comme l'installation de radars et de feux de signalisation s'imposent. Vous avez promis aux riverains que des moyens seraient dégagés d'ici mai 2010 pour acheter de nouveaux radars. Un cahier des charges serait rapidement élaboré pour attribuer le marché et permettre une installation rapide. Vous avez également promis l'aménagement d'un passage pour piétons sécurisé à hauteur du carrefour avec le Middelweg. Selon vous, la Ville de Bruxelles devait introduire sa demande de permis pour le réaménagement du carrefour cette année encore. Les travaux seraient réalisés en 2011.*

*Quel est l'état des lieux? Combien de temps faudra-t-il encore attendre avant la réalisation des travaux? Peut-on espérer une amélioration sur le terrain cette année encore? Quand le cahier des charges pour les radars sera-t-il publié? Le marché a-t-il déjà été attribué? Quand seront-ils placés?*

*Savez-vous quand la Ville de Bruxelles introduira sa demande de permis pour l'aménagement d'un passage pour piétons avec feux de signalisation? Quand celui-ci sera-t-il en place?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Si les procédures administratives se déroulent normalement, le radar pourra être installé avant la fin de l'année. Le cahier des charges sera publié prochainement et le marché pourra être attribué à la fin du troisième trimestre.*

*Concernant le réaménagement du carrefour du Middelweg avec la chaussée de Haecht, mes collaborateurs sont en contact régulier avec les services de la Ville de Bruxelles. Celle-ci compte déposer sa demande de permis urbanistique dans le courant de 2011.*

veiligheidsgevoel. Getuige daarvan de meerdere ongevallen, waaronder ook dodelijke, die sinds de heraanleg gebeurden.

De hoofdoorzaak van de ongevallen is overdreven snelheid. Maatregelen als het plaatsen van flitspalen en verkeerslichten zijn noodzakelijk. U bent zich daar blijkbaar ook van bewust. Aan de buurtbewoners beloofde u namelijk dat er tegen mei 2010 middelen zouden worden uitgetrokken om nieuwe flitspalen te kopen. Er zou daarvoor spoedig een bestek worden opgesteld. Zodra de opdracht is aanbesteed, zullen de flitspalen zo snel mogelijk worden geplaatst. U beloofde ook dat er een beveiligde oversteekplaats zou komen ter hoogte van het kruispunt met de Middelweg. Volgens u zou de stad Brussel de bouwaanvraag voor de heraanleg van het kruispunt dit jaar nog aanvragen. De werken zouden in 2011 worden uitgevoerd.

Wat is de huidige stand van zaken? Hoe lang zal het nog duren voordat de werken worden uitgevoerd? Kunnen we dit jaar nog een verbetering van de situatie op het terrein verwachten? Wanneer is het bestek voor de flitspalen gepubliceerd? Is de opdracht al aanbesteed? Wanneer worden ze geplaatst?

Weet u wanneer de stad Brussel een vergunning zal aanvragen voor het inrichten van een oversteekplaats voor voetgangers met verkeerslichten? Wanneer komt die oversteekplaats er?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Als de administratieve procedures normaal verlopen, en ik heb geen reden om aan te nemen dat dat niet het geval zou zijn, zal de flitspaal voor het einde van het jaar kunnen worden geplaatst. Het bestek wordt eendaags gepubliceerd. Bijgevolg kan de opdracht tegen het einde van het derde kwartaal plaatsvinden.

Voor de heraanleg van het kruispunt van de Middelweg met de Haachtsesteenweg leggen mijn medewerkers regelmatig contact met de diensten van de stad Brussel om het dossier van nabij te volgen. Uit onze informatie blijkt dat de stad Brussel de aanvraag voor de stedenbouwkundige



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

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais).*- *Si la demande est introduite en 2011, les travaux pourront-ils être réalisés la même année ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *Cela dépend de la date de dépôt de la demande. Les riverains tiennent à ce que le passage pour piétons soit aménagé en 2011.*

**Mme Annemie Maes** *(en néerlandais).*- *C'est une bonne chose que vos services consultent étroitement la Ville de Bruxelles et insistent pour que les travaux soient réalisés en 2011.*

- *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 "la convivialité des chauffeurs de bus de la STIB".**

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

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais).*- *La convivialité des chauffeurs fait partie des objectifs du plan d'entreprise 2008-2012. Il y est question d'éco-conduite, laquelle est bénéfique à l'environnement, mais également au confort des passagers.*

*Les chauffeurs sont également en contact avec la clientèle et il est donc important qu'ils puissent réagir adéquatement à ses questions. Une connaissance de base des deux langues nationales est donc très importante - et tous les membres du personnel de la STIB peuvent suivre des cours de*

vergunning in de loop van 2011 wil indienen.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** De stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd in 2011. Kunnen de werken dan nog in 2011 worden uitgevoerd?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Het hangt er vanaf wanneer de aanvraag wordt ingediend. De kans is groot. De bewoners dringen er vooral op aan dat de oversteekplaats er nog in 2011 komt. Het hangt er vanaf wanneer de stad Brussel begint met de werken aan de Middelweg.

**Mevrouw Annemie Maes.-** Bedankt voor uw antwoord. Het is goed dat uw diensten nauw overleg plegen met de stad Brussel en erop aandringen dat de werken in 2011 worden uitgevoerd.

- *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 klantvriendelijkheid van de buschauffeurs van de MIVB".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** De klantendienst van de MIVB heeft heel wat contact met de klanten en registreert alle klachten, opmerkingen en suggesties in verband met haar dienstverlening. De top 3 van de geregistreerde opmerkingen in gaat over het nieuwe lijnenschema in de metro, de regelmaat van de bovengrondse lijnen en de houding van bestuurders.

De 'klantvriendelijkheid van de chauffeurs' staat als doelstelling in het MIVB-ondernemingsplan 2008-2012. Zo is er sprake van ecodriving, wat heel goed is voor het milieu, maar ook voor het comfort van

*langue pendant leurs heures de travail -, mais un peu d'anglais serait également appréciable dans la capitale de l'Europe.*

*La question est de savoir si les projets de la STIB en la matière sont effectivement mis en oeuvre et quel est leur impact.*

*Comment la convivialité des chauffeurs est-elle vérifiée ? Combien de tests pratiques y a-t-il et quels sont-ils ?*

*Les nouveaux candidats chauffeurs ont une formation à la conduite d'un métro, d'un tram ou d'un bus, mais veille-t-on à ce qu'il y ait également un minimum de formation linguistique ? Combien de conducteurs de bus ou de tram disposent-ils d'un brevet linguistique du Selor ? Combien de formations à l'éco-conduite ont-elles été dispensées en 2010 ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** *La convivialité des chauffeurs est vérifiée de différentes manières, et notamment au moyen de faux clients anonymes, lesquels effectuent environ 1.500 mesures par an.*

*Les critères selon lesquels ils évaluent l'attention pour le client sont notamment l'attitude face à la demande d'information d'un client (dans les deux langues nationales), la montée des passagers par l'avant du bus, le fait de ne pas engager de longues discussions, ni d'utiliser une radio, un GSM ou des écouteurs pendant qu'ils conduisent, et le port de l'uniforme. À ce niveau, le score qui était de 97,3% en 2008 est tombé à 96,5% en 2009, à cause d'une augmentation de l'utilisation du GSM. Depuis, une campagne de sensibilisation suivie d'une campagne répressive ont été menées.*

*Les faux clients considèrent également l'attitude des chauffeurs de bus sur la base des éléments suivants : s'arrêter quand le client fait signe,*

de reizigers.

De MIVB-chauffeurs komen ook rechtstreeks in contact met het cliënteel en het is dus ook belangrijk dat ze gepast kunnen reageren op vragen van dit cliënteel. Een basiskennis van de twee landstalen is daarvoor heel belangrijk, maar ook een mondje Engels spreken zou mooi meegenomen zijn in de hoofdstad van Europa. Alle personeelsleden van de MIVB kunnen overigens taallessen volgen tijdens de werkuren, al dan niet ter voorbereiding op een taaltest bij Selor.

De MIVB heeft dus plannen, maar het is zeer de vraag of deze plannen effectief worden uitgevoerd en wat het effect ervan is.

Hoe wordt de klantvriendelijkheid van de chauffeurs nagegaan? Welke en hoeveel praktijktesten vinden plaats?

Nieuwe kandidaat-chauffeurs krijgen na een grondige screening een specifieke opleiding in het besturen van een metro, tram of bus. Komt daar ook een minimum aan taalonderricht bij kijken? Hoeveel bus- en tramchauffeurs hebben een taalbrevet van Selor? Hoeveel ecodrive-opleidingen werden er in 2010 gegeven?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De klantvriendelijkheid van de chauffeurs wordt op verschillende manieren nagegaan. Om te beginnen circuleren er anonieme, externe "mystery shoppers" (ongeveer 1.500 metingen per jaar) op onze buslijnen. Zij registreren onder andere de aandacht voor de klant op basis van volgende elementen:

- een correcte houding wanneer de klant informatie wenst (in beide landstalen);
- de klanten langs de voorste deur laten opstappen (behalve op de lijnen 63, 66, 71 en 95 vóór 20 uur op weekdagen);
- geen lange discussies aangaan, noch een radio, gsm of oortjes gebruiken wanneer ze rijden;
- correct het uniform dragen.

De score bedroeg in 2008 97,3% en daalde tot 96,5% in 2009. Deze terugval is te wijten aan een

*respecter les arrêts, toujours avoir des tickets, regarder le client à la montée, servir correctement le client, être attentif aux déplacements des clients dans le véhicule. En ces domaines, le score est passé de 96,8% en 2008 à 97,4% en 2009.*

*Enfin, la convivialité des chauffeurs est également vérifiée par le biais des plaintes des passagers. Celles-ci sont traitées individuellement et comptabilisées dans les statistiques annuelles. Le nombre de plaintes relatives à l'attitude des chauffeurs de bus était de 1.293 en 2008 et de 1.291 en 2009, ce qui est excellent quand on considère qu'il y a environ 80 millions de passagers et qu'il y a eu une augmentation globale du nombre de plaintes.*

*Il y a également le baromètre annuel des clients : sur une échelle de 1 à 10, ils ont estimé leur satisfaction à l'égard de l'attitude commerciale de nos chauffeurs de bus en moyenne à 6 en 2008 et à 6,2 en 2009.*

*Le recrutement d'un chauffeur s'accompagne de tests en néerlandais et en français. Pendant la formation, les candidats reçoivent des cours de convivialité, dont l'utilisation de phrases standard dans les deux langues. Tous les collaborateurs ont la possibilité de suivre des cours de langue.*

*465 chauffeurs de bus ont obtenu le brevet linguistique du Selor, soit 29%. Quant aux chauffeurs de tram, ils sont 244 à l'avoir obtenu, soit 28%.*

*La consommation absolue des véhicules dépend de différents facteurs, dont la formation éco-conduite ne peut être isolée. La STIB a donc besoin d'une plus longue période pour en évaluer l'impact.*

*Depuis janvier 2008, la consommation des bus a légèrement augmenté de 5%, une tendance que l'on observe dans toutes les sociétés de transports publics. En effet, les bus articulés, plus nombreux, consomment davantage. Les nouveaux bus, équipés de l'air conditionné et d'accessoires électroniques, consomment également davantage. Tout comme les moteurs Euro4 et Euro5, qui émettent beaucoup moins de gaz nocifs.*

verhoging van het gsm-gebruik. Ondertussen gingen een bewustmakingscampagne, gevolgd door een repressieve campagne, van start.

De "mystery shoppers" registreren ook de houding van onze buschauffeurs op basis van volgende elementen:

- stoppen wanneer de klant teken doet;
- correct de halte uitvoeren;
- altijd vervoerbewijzen bijhebben;
- de klant aankijken wanneer hij opstapt;
- de klant correct bedienen;
- attent zijn op de bewegingen van de klanten in het voertuig.

Hier steeg de score van 96,8% voor het jaar 2008 naar 97,4% in 2009.

Een derde manier om de klantvriendelijkheid van de chauffeurs na te gaan, is via de reizigersklachten. Dit gebeurt individueel, door de behandeling van elke klacht en indien nodig een individueel onderhoud of andere maatregelen, en bovendien jaarlijks op statistische basis. Het aantal klachten met betrekking tot de houding van onze buschauffeurs voor het jaar 2008 bedroeg 1.293 en bleef nagenoeg gelijk in 2009, namelijk 1.291. Dit is een uitstekend resultaat wanneer je er rekening mee houdt dat er jaarlijks ongeveer 80.000.000 reizigers vervoerd worden en dat de communicatiemogelijkheden (e-mail, enzovoort) in het algemeen zorgt voor een verhoging van het aantal klachten.

Dan is er ook nog de jaarlijkse klantenbarometer. De antwoorden op de volgende vraag: "Geef een score van 1 tot 10 voor uw graad van tevredenheid over de commerciële houding van onze buschauffeurs (gedienstig, beleefd, ontvankelijk...)" vertonen een stijgende tendens, namelijk van 6.0 in 2008 tot 6.2 in 2009.

Bij de aanwerving van chauffeurs worden er testen uitgevoerd in het Nederlands en het Frans. Tijdens de opleiding krijgen de kandidaten lessen over klantgerichtheid, inclusief het gebruik van standaardzinnen in beide landstalen. Alle

medewerkers hebben de mogelijkheid om taalcursussen te volgen.

465 buschauffeurs hebben een taalbrevet van Selor. Dit stemt overeen met 29% van de buschauffeurs. Van de trambestuurders hebben er 244 of 28% een taalbrevet. Van 2008 tot mei 2010 hebben 1.140 buschauffeurs een ecodrive-opleiding gekregen, wat overeenstemt met 71% van de busbestuurders.

Het verbruik hangt af van volgende factoren:

- het stijgend aantal afgelegde kilometers;
- de reisweg en de commerciële snelheid van de lijn;
- het stijgend aantal reizigers;
- het rijgedrag van de buschauffeur;
- het type bus (het wagenpark werd grondig vernieuwd met stijgende capaciteit en vermogen);
- de temperatuur.

De impact van de ecodrive-opleiding op het absolute verbruik valt tussen die meervoudige beïnvloedende factoren niet te isoleren. De MIVB heeft dan ook een langere periode nodig om de impact van ecodrive te kunnen berekenen.

Het verbruik van de bussen is sinds januari 2008 licht gestegen met 5%. Daar zijn verschillende redenen voor. Zo rijden er meer gelede bussen, die meer verbruiken dan gewone bussen. De nieuwe, moderne bussen verbruiken ook meer dan de oudere modellen. Dat komt omdat ze uitgerust zijn met airco en meer elektronica. Bovendien verbruiken de Euro4 en Euro5-motoren, die veel minder schadelijke gassen uitstoten, meer dan de oude motoren. Dit is een tendens die alle openbare vervoersmaatschappijen vaststellen.

*- L'incident est clos.*

*- Het incident is gesloten.*