PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 13 OCTOBRE 2010

VERGADERING VAN

WOENSDAG 13 OKTOBER 2010

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

QUESTION ORALE 14

- de M. Pinxteren 14

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à 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 qualité des bicyclettes 'Villo'".

INTERPELLATIONS 16

- de M. Jamal Ikazban 16

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

concernant "le point sur les tarifs des taxis bruxellois".

Discussion – Orateurs : **Mme Viviane Teitelbaum, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Jamal Ikazban.** 20

- de Mme Carla Dejonghe 27

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

concernant "la possibilité de réaliser un masterplan pour la mobilité bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre. 29

INHOUD

MONDELINGE VRAAG 14

- van de heer Arnaud Pinxteren 14

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

betreffende "de kwaliteit van de Villo-fietsen".

INTERPELLATIES 16

- van de heer Jamal Ikazban 16

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

betreffende "de taxitarieven in Brussel".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Jamal Ikazban.** 20

- van mevrouw Carla Dejonghe 27

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

over "de mogelijkheid om tot een masterplan voor de Brusselse mobiliteit te komen".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister. 29

- de Mme Carla Dejonghe 31

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

concernant "les occasions manquées pour le Port de Bruxelles en raison du morcellement du transport des marchandises en Belgique".

Discussion – Orateurs : **Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels,** ministre. 32

- de Mme Bianca Debaets 34

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

concernant "les espaces inutilisés du réseau (de métro) de la STIB".

- de Mme Viviane Teitelbaum 34

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

concernant "la déviation des lignes de tram 92 et 94 vers la Gare centrale".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 35

concernant "le passage des lignes 92 et 94 par la Gare centrale".

Interpellation jointe de M. Jef Van Damme, 35

concernant "le réaménagement des rues Montagne de la Cour, Ravenstein, des Colonies, du Gentilhomme, Coudenberg,

- van mevrouw Carla Dejonghe 31

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

betreffende "de gemiste kansen voor de Brusselse haven door een versnippering van het Belgisch vrachtvervoer".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister. 32

- van mevrouw Bianca Debaets 34

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

betreffende "de ongebruikte ruimtes van het MIVB- (metro)netwerk".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 34

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

betreffende "de omlegging van de tramlijnen 92 en 94 naar het Centraal Station".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 35

betreffende "de bediening van het Centraal Station door de lijnen 92 en 94".

Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme, 35

betreffende "de heraanleg van de Hofberg, Ravenstein-, Koloniën-, Jonkersstraat, Koudenberg, Houtmarkt, Treurenberg,

Marché au Bois, Treurenberg, tronçon compris entre les rues du Gentilhomme et Royale".

Discussion conjointe – Orateurs : **M. Philippe Close, Mme Annemie Maes, Mme Danielle Caron, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Viviane Teitelbaum, Mme Céline Delforge.** 40

- de Mme Céline Delforge 52

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

concernant "le réaménagement de la place Meiser".

Interpellation jointe de Mme Cécile Jodogne, 52

concernant "la remise en cause de la construction d'un tunnel sous la place Meiser".

Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe, 52

concernant "la réalisation d'un tunnel pour les trams sous la place Meiser".

Interpellation jointe de Mme Danielle Caron, 52

concernant "la place Meiser".

Discussion conjointe – Orateurs : **Mme Annemie Maes, M. Emin Özkara, Mme Brigitte Grouwels,** ministre. 60

- de M. Vincent De Wolf 69

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

deel tussen de Jonkers- en Koningsstraat".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **de heer Philippe Close, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Céline Delforge.** 40

- van mevrouw Céline Delforge 52

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

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cécile Jodogne, 52

betreffende "de invraagstelling van de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe, 52

betreffende "de aanleg van een tramtunnel onder het Meiserplein".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron, 52

betreffende "het Meiserplein".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: **mevrouw Annemie Maes, de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister. 60

- van de heer Vincent De Wolf 69

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

concernant "l'évolution de l'accessibilité aux infrastructures de la STIB des personnes à mobilité réduite".

Discussion – Orateurs : **Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Vincent De Wolf.** 71

- de M. Serge de Patoul 74

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

concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, De Lijn et TEC en Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs : **Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Serge de Patoul.** 78

- de Mme Olivia P'tito 81

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

concernant "le respect par la STIB de la loi sur la protection de la vie privée dans le cadre de la mise en oeuvre de la carte MOBIB".

Discussion – Orateurs : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Olivia P'tito.** 84

- de M. Philippe Close 90

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

concernant "la prolongation durant le week-end de la ligne 53 à la ferme Nos Pilifs".

betreffende "de toegankelijkheid van de MIVB-infrastructuur voor personen met een beperkte mobiliteit".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Vincent De Wolf.** 71

- van de heer Serge de Patoul 74

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

betreffende "de samenwerking tussen de openbaarvervoersmaatschappijen MIVB, De Lijn en TEC in het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Serge de Patoul.** 78

- van mevrouw Olivia P'tito 81

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

betreffende "de naleving van de privacywet door de MIVB bij de aanwending van de MOBIB-kaart".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Olivia P'tito.** 84

- van de heer Philippe Close 90

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

betreffende "de verlenging tijdens het weekend van buslijn 53 tot de 'Ferme nos Pilifs'".

Discussion – Orateurs : **Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **M. Philippe Close.** 92

QUESTIONS ORALES 97

- de Mme Annemie Maes 97

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

concernant "le trajet de la future ligne de tram qui reliera la gare de Bruxelles-Nord au site de Tour & Taxis".

- de M. Vincent De Wolf 99

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

concernant "la propriété des infrastructures de transports publics".

- de Mme Annemie Maes 99

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

concernant "les tickets STIB sur la carte MOBIB pour les utilisateurs occasionnels et la possibilité de combiner STIB avec les autres modes de transport en commun".

- de Madame Julie de Groote 103

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

concernant "le dispositif de lutte contre les incendies au sein de la STIB"

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **de heer Philippe Close.** 92

MONDELINGE VRAGEN 97

- van mevrouw Annemie Maes 97

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

betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die Brussel-Noord zal verbinden met de site van Thurn & Taxis"

- van de heer Vincent De Wolf 99

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

betreffende "het eigendom van de infrastructuur van het openbaar vervoer".

- van mevrouw Annemie Maes 99

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

betreffende "de MIVB-tickets voor occasionele gebruikers in MOBIB-vorm en de mogelijkheid tot combineren van MIVB en andere openbaarvervoersmodi".

- van mevrouw Julie de Groote 103

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

betreffende "de brandbeveiligings-maatregelen van de MIVB".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 103

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

concernant "la prise en compte de l'impact environnemental dans la régulation des cycles de changements de feux de signalisation bruxellois".

- de M. Vincent De Wolf 107

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

concernant "le soutien aux professions (para-)médicales dans le cadre de la politique du stationnement".

- de Mme Els Ampe 107

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

et à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,

concernant "l'aménagement d'une bande bus avenue Charles Quint".

INTERPELLATION 107

- de M. Dominiek Lootens-Stael 107

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

concernant "la sécurité des motards et le soutien éventuel au Motorcycle Action Group".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 103

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

betreffende "het rekening houden met de milieuweerslag van de regeling van de Brusselse verkeerslichten".

- van de heer Vincent De Wolf 107

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

betreffende "de steun aan de (para)medische beroepen in het kader van het parkeerbeleid".

- van mevrouw Els Ampe 107

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

en de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,

betreffende "de aanleg van een busstrook op de Keizer Karellaan".

INTERPELLATIE 107

- van de heer Dominiek Lootens-Stael 107

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

betreffende "de veiligheid van motorrijders en mogelijke steun aan de motorrijdersbond MAG".

QUESTION ORALE 108

- de Mme Mahinur Ozdemir 108

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "le problème du turn-over des vélos en libre service Villo".

INTERPELLATIONS 108

- de Mme Céline Delforge 109

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

et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à 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 concertation avec la Région flamande quant à l'étude d'incidence de l'élargissement du Ring Ouest".

Interpellation jointe de Mme Olivia P'tito, 109

concernant "l'état d'avancement du projet d'extension du Ring Ouest et les conséquences environnementales ainsi qu'en termes de mobilité dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2".

MONDELINGE VRAGEN 108

- van mevrouw Mahinur Ozdemir 108

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

betreffende "het probleem met de turn-over van de vrij ter beschikking gestelde fietsen Villo".

INTERPELLATIES 108

- van mevrouw Céline Delforge 109

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

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

betreffende "het overleg met het Vlaamse Gewest over de effectenstudie betreffende de uitbreiding van de ring RO".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Olivia P'tito, 109

betreffende "de staat van vooruitgang van het project voor uitbreiding van de ring West en de gevolgen voor het milieu en de mobiliteit in het kader van de goedkeuring van het Iris-2-plan".

QUESTIONS ORALES 109

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 109

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "les obstacles techniques et fiscaux aux véhicules électriques".

- de Mme Céline Delforge 110

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

concernant "la présence d'une publicité de promotion de la Flandre sur des autobus de la STIB".

- de Mme Annemie Maes 112

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

concernant "les problèmes de mobilité évoqués par l'UZ Brussel".

- de Mme Céline Delforge 115

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

concernant "la présence de la mendicité dans la liste des infractions figurant dans l'arrêté ministériel du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale".

MONDELINGE VRAGEN 109

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 109

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

betreffende "de technische en fiscale hinderpalen voor de elektrische voertuigen".

- van mevrouw Céline Delforge 110

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

betreffende "de reclame voor Vlaanderen op MIVB-bussen".

- van mevrouw Annemie Maes 112

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

betreffende "de mobiliteitsproblemen aangekaart door het UZ Brussel".

- van mevrouw Céline Delforge 115

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

betreffende "de opname van de bedelarij in de lijst met overtredingen in het ministerieel besluit van 13 december 2007 tot vaststelling van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

- de Mme Céline Delforge 118

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

concernant "la dégradation des liaisons de surface entre la Bourse et le haut de la ville".

- de M. Emmanuel De Bock 121

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

et à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des chances et de la Simplification administrative,

concernant "le système Cambio et l'exclusion des jeunes conducteurs".

- de Mme Françoise Schepmans 125

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

concernant "la Maison du Port".

- de Mme Françoise Schepmans 127

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

concernant "le développement d'un nouveau pôle logistique portuaire et l'avenir de la sa BILC".

- van mevrouw Céline Delforge 118

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

betreffende "de verslechterde bovengrondse verbindingen tussen de Beurs en de bovenstad".

- van de heer Emmanuel De Bock 121

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

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

betreffende "het Cambiosysteem en de uitsluiting van jonge bestuurders".

- van mevrouw Françoise Schepmans 125

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

betreffende "het Havenhuis".

- van mevrouw Françoise Schepmans 127

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

betreffende "de uitbouw van een nieuwe logistieke havenpool en de toekomst van de N.V. BILC".

- de Mme Françoise Schepmans 127

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

concernant "la desserte ferroviaire au Port de Bruxelles et le trafic au Port de Bruxelles".

- de Mme Carla Dejonghe 128

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

concernant "l'abonnement scolaire de la STIB pour les élèves de l'enseignement secondaire néerlandophone".

- de Mme Françoise Schepmans 128

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

concernant "la gestion de la problématique des graffitis par l'opérateur STIB".

INTERPELLATIONS 132

- de Mme Isabelle Molenberg 132

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 "les difficultés rencontrées par les usagers du système Villo et l'extension du système aux 19 communes".

- van mevrouw Françoise Schepmans 127

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

betreffende "de spoorweginfrastructuur in de Haven van Brussel".

- van mevrouw Carla Dejonghe 128

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

betreffende "het MIVB-schoolabonnement voor scholieren in het Nederlandstalig secundair onderwijs".

- van mevrouw Françoise Schepmans 128

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

betreffende "de aanpak van graffiti door de MIVB".

INTERPELLATIES 132

- van mevrouw Isabelle Molenberg 132

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

betreffende "de moeilijkheden die de gebruikers van Villo ondervinden en de uitbreiding van het systeem tot de 19 gemeenten".

Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 133

concernant "l'évaluation de la première phase du système Villo".

- de M. Didier Gosuin 133

à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,

concernant "le Plan Iris 2".

Interpellation jointe de Mme Céline Delforge, 133

concernant "l'adoption du Plan Iris 2 par le Gouvernement bruxellois".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 133

betreffende "de evaluatie van de eerste fase van het systeem Villo".

- van de heer Didier Gosuin 133

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

betreffende "het Iris 2-plan".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge, 133

betreffende "de goedkeuring van het Iris 2-plan door de Brusselse regering".

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

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Pinxteren.

QUESTION ORALE DE M. PINXTEREN

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À 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 qualité des bicyclettes 'Villo'".

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

M. Arnaud Pinxteren.- C'est un honneur d'entamer cette longue commission par une question qui, loin d'être anecdotique, concerne nombre d'usagers Villo.

Ces derniers mois, à de nombreuses reprises, nous avons échangé des propos au sujet du dispositif "Villo", notamment sur des questions relatives à la convention et au développement du réseau. La présente question ne reviendra pas sur ces aspects.

Comme vous l'avez annoncé en commission et dans la presse, les beaux jours amènent de nombreux citoyens à opter pour un déplacement doux, en "Villo", ce qui a entraîné une augmentation spectaculaire des abonnements et du taux d'utilisation du parc cycliste. Notre groupe s'en réjouit.

Une utilisation massive et intensive des bicyclettes Villo est évidemment positive, notamment pour la qualité de l'air et la mobilité bruxelloise, mais provoque en revanche une usure plus rapide du

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de kwaliteit van de Villofietsen".

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

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- De mooie dagen hebben heel wat burgers ertoe aangezet om voor zachte verplaatsingen te kiezen, waardoor het aantal Villoabonnenementen en het gebruik van de Villofietsen spectaculair is gestegen.*

Een dergelijk massaal en intensief gebruik van de Villofietsen is uiteraard positief, met name voor de luchtkwaliteit en de mobiliteit in Brussel, maar zorgt wel voor een snellere slijtage van de fietsen. In een aantal gevallen brak de fietsketting, waardoor de fietsers ernstig ten val kwamen.

Hebt u cijfers over de technische incidenten met de Villofietsen? Wat is het meest voorkomende probleem? Gaat het om normale slijtage of om fabricagefouten?

matériel. Il me revient plusieurs accidents ou incidents où une rupture de chaîne a provoqué de lourdes chutes. D'autres défectuosités sont également apparues.

Disposez-vous de statistiques relatives aux incidents techniques rencontrés par les bicyclettes du dispositif "Villo" ? Si oui, quelles sont les défectuosités les plus fréquemment rencontrées ? Relèvent-elles d'une usure "normale" du matériel ou s'agit-il de faiblesses techniques de conception ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Mon administration suit de près le projet "Villo", également en ce qui concerne les défauts techniques et la dégradation des vélos.

Depuis le lancement, 4.400 interventions ont déjà été effectuées, dont 167 relatives à la chaîne pour cassure ou par prévention. Ce nombre est normal au regard des 452.000 locations enregistrées à ce jour.

Le top 5 des réparations réalisées représente 40% des réparations ; le reste est davantage lié à une mauvaise utilisation ou à du vandalisme. Ces travaux consistent à changer la serrure ou le verrou (667 cas, soit 15,27%), remplacer la selle (355 cas, soit 8,13%), changer une chambre à air (302 cas, soit 6,92%), remplacer le catadioptre de la roue avant (217 cas, soit 4,97%), changer les lames du transpondeur (213 cas, soit 4,88%).

Depuis le lancement, nous avons eu connaissance d'une seule chute, consécutive à une chaîne cassée. Il faut savoir que le concessionnaire, M. Decaux, a perfectionné le vélo en libre service depuis quelques années déjà. De plus, tout est mis en oeuvre pour limiter les coûts résultant des dégradations.

Nous sommes constamment en train d'améliorer le système. Il est ainsi question de peindre la barre destinée à la selle pour limiter les interventions.

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

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je tiens à remercier M. le

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Mijn administratie volgt het Villoproject van nabij.*

Sinds de invoering van het systeem werden 4.400 herstellingen uitgevoerd. Dit is een heel normaal cijfer, aangezien er tot nu toe 452.000 verhuringen werden geregistreerd.

De vijf meest voorkomende problemen zijn goed voor 40% van de herstellingen. Het gaat om de vervanging van het slot of de grendel (667 gevallen of 15,27%), de vervanging van het zadel (355 gevallen of 8,13%), de vervanging van een binnenband (302 gevallen of 6,92%), de vervanging van de reflector aan het voorwiel (217 gevallen of 4,97%) en de vervanging van het verbindingsstuk van de transponder (213 gevallen of 4,88%). De overige 60% zijn te wijten aan slecht gebruik of vandalisme.

Sinds de inwerkingtreding is er ons slechts één valpartij ter ore gekomen.

De firma JC Decaux werkt voortdurend aan verbeteringen.

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

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren *(in het Frans).- Is de*

secrétaire d'État. Il s'agit de hiérarchiser les interventions sur le système de vélo partagé.
Je note que vous avez parlé de 4.400 interventions sur 452.000 locations. Il serait intéressant de savoir si ce rapport est normal et comparable à d'autres systèmes de vélo partagé - mais je vous poserai sans doute la question par écrit.

De toute façon, vos indications ont été très claires, et je vous en remercie.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Puis-je ajouter un élément ?

Je vais vous transmettre ces informations, bien évidemment. Mais quand nous comparons le taux de vandalisme sur les vélos à Bruxelles avec la situation parisienne, où le système est également géré par Decaux, nous constatons que les chiffres bruxellois sont vraiment inférieurs.

- L'incident est clos.

verhouding van 4.400 interventies op 452.000 ontleningen een normale verhouding, vergelijkbaar met andere systemen van collectieve fietsen?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).- Ik zal u de cijfers bezorgen. In Brussel vinden alvast veel minder vandalenstreken plaats dan in Parijs, waar het systeem ook door JC Decaux uitgebaat wordt.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "le point sur les tarifs des taxis bruxellois".

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

M. Jamal Ikazban.- Madame la ministre, ma question a été introduite il y a quelques mois. Depuis lors, je sais qu'un accord sectoriel a été conclu.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de taxitarieven in Brussel".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- Sinds ik mijn vraag heb ingediend, werd er een akkoord gesloten met de sector teneinde het imago van de Brusselse taxi's te verbeteren. Tijdens de discussies hierover bleek het grootste probleem het gebrek*

Le projet d'accord sectoriel des taxis de la Région de Bruxelles-Capitale poursuit le but de restaurer l'image, relativement compromise, des taxis bruxellois. Lors des discussions préliminaires, il avait été relevé que le problème le plus important de ce secteur était le manque de rentabilité qui entraînait un certain nombre d'abus et de manquements qui ternissaient l'image du service.

Cette dégradation de l'image nuit, elle aussi, à la rentabilité du service.

Le manque de rentabilité est probablement le problème le plus important auquel fait face le secteur des taxis bruxellois. Ce problème n'est pas nouveau. Depuis les années septante, les autorités bruxelloises ont appliqué une politique tarifaire pensée, à l'époque, comme efficace et attractive : maintenir des tarifs bas afin de ne pas dissuader les clients de faire appel aux taxis.

Force est de constater que cette politique s'est soldée par un échec. Loin de convaincre les usagers d'utiliser davantage le taxi, la modicité des tarifs a, au contraire, amené une dégradation progressive du service qui a fait fuir de nombreux usagers potentiels. L'état du charroi s'est dégradé, de même que le niveau de compétence des chauffeurs. On ne peut, à la fois, exiger des chauffeurs multilingues et très compétents et les contraindre à se contenter de salaires qui dépassent à peine le niveau des allocations de chômage.

Dans les autres villes, par contre, l'évolution des tarifs a suivi plus fidèlement l'évolution du coût de la vie.

Dès lors, nous ne pouvons envisager une amélioration dans le secteur tant que ce dernier ne générera pas les ressources nécessaires pour offrir un juste retour sur investissement aux exploitants et des salaires attractifs aux chauffeurs.

Si ce rattrapage ne se fait pas, il ne sert à rien de promulguer d'autres mesures qui ne pourront être que de pieuses déclarations d'intentions, impossibles à réaliser. Vouloir un service de qualité, c'est vouloir des chauffeurs compétents et motivés, c'est vouloir un charroi de qualité, c'est vouloir une organisation efficace.

Les tarifs bruxellois accusent un réel retard par rapport aux tarifs des autres grandes villes. En

aan rendabiliteit te zijn, dat bepaalde misstanden in de hand werkt. Het negatieve imago was dan weer slecht voor de rendabiliteit.

Dit probleem is niet nieuw. Al sinds de jaren '70 proberen de Brusselse overheden de taxitarieven laag te houden om meer klanten aan te trekken.

Dit beleid heeft gefaald. Door de lage prijzen is ook de kwaliteit van de dienstverlening gedaald en dat heeft net klanten weggejaagd. De wagens zijn in slechte staat en de lage lonen volstaan niet om bekwame chauffeurs aan te trekken.

In andere steden zijn de tarieven mee gestegen met de levensduurte. De situatie zal er pas op vooruitgaan als de exploitanten iets verdienen aan hun investeringen en de chauffeurs voldoende worden betaald. Anders hebben andere maatregelen geen enkele zin.

Toen ik deze interpellatie indiende, werden de tarieven nog niet automatisch geïndexeerd. Sinds 1992 werden ze slechts vijf keer aangepast. In 1992-2002 bedroeg het instaptarief 2,35 euro. In 2005-2008 werd dat 2,40 euro.

De taxi is een pijler van de Brusselse mobiliteit en noodzakelijk voor een globaal beleid. De Brusselse regering streeft naar een kwaliteitsvolle dienstverlening in de sector. Mevrouw de minister, u hebt trouwens terecht stappen gezet om strengere eisen te stellen.

De Brusselse taxi's zijn niet de duurste, zoals iedereen denkt. Uit een recente peiling blijkt net het tegendeel.

Er moet een belangrijke communicatie-inspanning ten aanzien van de gebruikers worden geleverd. Hogere tarieven zorgen niet voor een daling van het gebruik.

De taxisector vraagt een verhoging van het wachttarief (30 euro in plaats van 25 euro) en van het kilometertarief (1,60 euro/km in plaats van 1,35 euro/km). Volgens de sector zal de voorgestelde verhoging maar weinig invloed hebben op de korte ritten en dus op de portemonnee van de meest kwetsbare gebruikers.

Voor de PS is een dergelijke tariefverhoging socialer dan de invoering van een forfaitair bedrag

effet, lorsque j'ai introduit cette interpellation, aucun mécanisme d'indexation automatique n'existait. La justification avancée est toujours que l'augmentation des tarifs fera fuir la clientèle. Ainsi, depuis 1992, les tarifs bruxellois n'ont connu que cinq adaptations. Entre 1992 et 2002, le tarif de la prise en charge est resté à 2,35 euros. Il est passé à 2,40 euros entre 2005 à 2008.

Le taxi est un réel pilier de la mobilité bruxelloise. C'est un élément complémentaire et nécessaire à une politique de mobilité globale. La volonté du gouvernement bruxellois est de garantir un service de taxis de haute qualité.

Madame la ministre, vous avez,d'ailleurs encouragé les démarches visant à augmenter les exigences de qualité et de compétence au sein du secteur. Nous ne pouvons qu'en être satisfaits.

Contrairement aux idées reçues, les taxis bruxellois ne sont pas les plus chers. Un sondage, dont on a parlé récemment, indiquerait le contraire, mais cela ne reste qu'un sondage.

II y a là, un important travail de communication à réaliser auprès des usagers. Au regard du tableau joint, nous pouvons constater que des tarifs plus élevés comme dans nombre d'autres villes belges, n'entraînent pas une diminution de fréquentation. Je ne prends qu'un exemple, celui du tarif du temps d'attente : hormis à Bruges où il est de 25 euros - comme à Bruxelles -, le tarif est partout de 30 euros.

La proposition tarifaire que défend le secteur prévoit une augmentation portant sur le temps d'attente (30 euros au lieu de 25 euros actuellement) et sur le tarif kilométrique (1,60 euro/km au lieu de 1,35 euro/km actuellement). Selon les simulations fournies par le secteur, l'augmentation proposée aurait peu d'incidence sur l'exécution des petites courses et donc sur le portefeuille des usagers les plus fragilisés.

Pour le PS, cette augmentation est socialement plus juste, tant pour les taxis que pour les usagers, que le système de "forfait petites courses". Le principe tarifaire qui bloquerait les petites courses à 7 euros entraînerait pour l'usager une augmentation de la note, qui passerait quasi du simple au double.

En effet, bon nombre des petites courses avoisinent

van 7 euro voor korte ritten, aangezien dat bijna een verdubbeling van de kostprijs van die ritten betekent. Korte ritten kosten gemiddeld 4 euro. Een forfaitair tarief zou dus wel eens een negatieve sociale impact kunnen hebben op oudere personen of personen met beperkte mobiliteit, voor wie de taxi een echt mobiliteitsalternatief is.

Een ander element is tarief II. Dat wil zeggen dat de taximeter op een hogere prijs overschakelt om de terugrit te dekken. Dat levert soms absurde toestanden op. Als de taxi de klant afzet en onmiddellijk terugkeert, is er geen probleem, maar soms is het ingewikkelder dan dat. Bovendien zetten sommige chauffeurs de tellers ten onrechte op tarief II.

We moeten samen werken aan een kwaliteitsvolle taxisector. Dat kan niet van vandaag op morgen. Eind juli werd alvast een sectorieel akkoord afgesloten dat een stap vooruit zou betekenen. Wat staat er in en wat nog niet? De hogere tarieven in andere Belgische steden hebben de klanten niet weggejaagd. Kunt u geen campagne voeren om de mensen duidelijk te maken dat de Brusselse taxi's helemaal niet zo duur zijn?

Het systeem met perimeters waarop tarief II gebaseerd is, is overal in België aan het verdwijnen. Moet het in Brussel behouden blijven? Moet tarief II in dat geval het dubbele zijn van tarief I? Welke gevolgen zou een afschaffing ervan hebben voor de rendabiliteit en voor de gebruikers?

les 4 euros. Cette mesure risquerait dès lors d'avoir un impact social négatif, dans le sens où elle pénaliserait essentiellement les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite, pour qui le taxi représente une réelle alternative de mobilité : courses ménagères, consultations médicales, etc.

Un autre élément mérite analyse : le tarif II. Pour rappel, ce système tarifaire est apparu pour intégrer dans le compteur le supplément kilométrique du retour. Jadis, un carnet indiquait le nombre de kilomètres de retour entre la commune de destination et le périmètre de l'agglomération bruxelloise. Actuellement, le tarif II est intégré au compteur, ce qui entraîne parfois un réel non-sens.

En effet, quand un client se rend à l'extérieur du périmètre bruxellois et que le taxi repart immédiatement après l'avoir déposé, pas de souci. En revanche, certaines courses sont plus complexes, voire impayables pour l'usager. En outre, la tentation est parfois grande de passer en tarif II alors qu'il ne se justifie pas, dans le seul but de "mettre un peu de beurre dans les épinards".

La mise en place d'un secteur de qualité est un travail de construction collectif. Les améliorations et les revendications nécessaires ne se réaliseront certes pas d'un coup. Je sais qu'un accord sectoriel a été signé fin juillet. Sur certains points, il entend répondre à certaines revendications du secteur. Je me réjouis d'une telle avancée.

Pouvez-vous nous exposer les grandes avancées contenues dans cet accord ? Quels sont les points qu'il reste à négocier ? Contrairement à l'idée reçue, l'augmentation des tarifs dans les autres villes belges n'a pas fait fuir le client. Ne serait-il alors pas intéressant d'organiser une campagne d'information destinée aux usagers encore trop nombreux à penser que les taxis bruxellois sont les plus chers.

Quant à la question du tarif II, presque partout en Belgique, le régime du périmètre a disparu ou est en voie de disparition. C'est notamment le cas pour l'ensemble de la Région flamande. Dès lors, le régime du périmètre doit-il être conservé à Bruxelles ? Si oui, le tarif II doit-il être le double du tarif I ? Si non, quel impact aura cette disparition sur la rentabilité ? Et sur les usagers ?

Discussion

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

Mme Viviane Teitelbaum.- D'abord, nous sommes d'accord avec votre proposition, mais je regrette qu'après trois mois de vacances parlementaires, sans réunion de commission, nous devions cravacher et passer au bleu des débats dignes d'intérêt sur un sujet essentiel pour la Région bruxelloise, la mobilité.

M. le président.- Nous ne cravachons pas : le preuve en est que des interpellations sur le même sujet, déposées par votre chef de groupe, ont été retirées pour organiser une séance spéciale type "Iris 2".

Pour les questions orales, si nous n'avons pas l'occasion de les finir, le parlementaire recevra une réponse. Si elle ne satisfait pas, cela n'interrompt pas le débat puisqu'il peut redéposer sa question.

Mme Viviane Teitelbaum.- Mais nous devons parfois attendre trois mois pour recevoir la réponse.

D'abord, je rappellerai le rôle important du taxi dans la mobilité : il constitue un maillon indispensable dans les transports publics. Le taxi doit nécessairement être inclus dans la vision d'avenir des transports publics pour la mobilité dans la Région bruxelloise.

En préambule, admettons qu'il est inacceptable que des gens ne gagnent pas suffisamment leur vie, ce en quoi je rejoins M. Ikazban. Outre les tarifs, d'autres éléments contribuent sans doute à rendre difficile la profession de chauffeur de taxi à Bruxelles et à ternir son image. A contrario, d'autres éléments peuvent améliorer la rentabilité du secteur sans être pour autant synonymes d'une augmentation du trafic.

Lorsqu'on parle de précarisation des conditions de travail, il faut commencer par évoquer la pratique illégale imposée par certains employeurs, qui exigent de leurs chauffeurs le paiement d'un montant forfaitaire couvrant la location de la voiture. Le chauffeur lié par un tel contrat ne gagne pas sa vie avant d'avoir atteint le seuil de remboursement de ce montant. Ce système entraîne également une fraude sociale.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Wij steunen uw voorstel. Het is spijtig dat we na drie maanden zonder commissievergadering plots een dergelijk onderwerp snel moeten afhandelen.*

De voorzitter.- Dat doen we niet. De interpellaties van uw fractieleider werden zelfs ingetrokken om een speciale vergadering te organiseren, zoals over Iris 2.

Wie zijn vraag vandaag niet meer kan stellen en een onbevredigend schriftelijk antwoord krijgt, kan de vraag altijd opnieuw indienen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Maar het duurt soms drie maanden voor we een antwoord krijgen.*

De taxi is een onmisbare schakel in het openbaar vervoer en moet zijn rechtmatige plaats krijgen in de toekomstplannen voor de Brusselse mobiliteit.

Ik kan erin komen dat de huidige tarieven niet volstaan om de taxichauffeurs een degelijk inkomen te bieden. Daarnaast zijn er echter heel wat andere punten die de rendabiliteit van de sector naar omlaag halen.

Zo eisen vele Brusselse taxiondernemers van hun chauffeurs een forfait voor de huur van de wagen. Die illegale praktijk is een aanslag op het inkomen van de taxichauffeur en werkt sociale fraude in de hand. Sommige taxichauffeurs zijn zelfs werkloos - ze bedriegen de staat en vormen oneerlijke concurrentie voor de reguliere taxichauffeurs. Is de toestand door de controles al verbeterd?

Daarnaast zorgen ook de limousines voor oneerlijke concurrentie, aangezien ze aan andere normen onderworpen zijn. Is er op dat vlak al vooruitgang geboekt?

Zijn er al oplossingen uitgewerkt voor het probleem

Par ailleurs, certains chauffeurs de taxi sont des chômeurs, qui concurrencent les professionnels en règle et qui fraudent l'État puisqu'ils perçoivent des revenus de substitution. Les contrôles effectués à ce niveau ont-ils permis d'améliorer la situation ?

La rentabilité du secteur souffre également de la concurrence déloyale due à l'apparition des limousines, qui ne sont pas soumises aux mêmes normes que les taxis. Les choses se sont-elles améliorées à ce niveau-là ?

Une solution définitive a-t-elle été trouvée par rapport au problème de l'aéroport de Bruxelles-National et des plaques chocolat ? La situation est-elle réglée sur ce point ?

Pour résoudre ces problèmes de fraude et de concurrence, d'autres solutions que l'augmentation tarifaire pourraient être envisagées. Vous aviez d'ailleurs déclaré en janvier 2010 que les tarifs ayant été augmentés en février 2008, une nouvelle augmentation risquerait de limiter l'accès à ce service pour certains clients. Vous aviez ajouté que vous examiniez les tarifs en vigueur dans d'autres grandes villes belges et à l'étranger, mais que vous n'envisagiez pas d'autre augmentation de tarif.

Pour rejoindre la question de M. Ikazban, avez-vous pu faire cette comparaison avec les tarifs pratiqués dans les autres grandes villes ? Est-ce une idée totalement erronée de penser que les taxis bruxellois sont plus chers que les taxis dans d'autres villes ? Cette analyse comparative a-t-elle livré certaines informations qui vous font évoluer dans cette position ?

Même s'il s'avère que le tarif des taxis n'est pas plus élevé à Bruxelles, le niveau de vie n'est pas non plus comparable à celui de villes comme Paris, Londres ou New York.

Même si le tarif n'est pas plus élevé ici, le niveau de vie n'est pas non plus comparable à celui de Paris, Londres ou New York. On le voit aussi au niveau des loyers les plus bas : les salaires sont en conséquence. Il faudrait examiner cela de manière plus cohérente et globale.

Le tarif du temps d'attente pourrait, peut-être, être augmenté sans mettre en péril l'équilibre entre le secteur et les utilisateurs. Mais qu'en est -il de la hausse de la prise en charge et du tarif

van de luchthaven van Zaventem en de taxi's zonder vergunning?

Een verhoging van de tarieven is maar een van de mogelijke oplossingen. Bovendien zei u in januari 2010 dat, omdat de tarieven in februari 2008 al waren verhoogd, een verdere verhoging de toegankelijkheid van de dienstverlening in het gedrang zou brengen.

Hebt u de Brusselse tarieven met die van andere grootsteden kunnen vergelijken? Blijkt daaruit dat de Brusselse taxi's niet duurder zijn dan elders? Hebt u uw standpunt hierover bijgesteld? Men mag in elk geval niet vergeten dat de levensstandaard in Brussel niet dezelfde is als die in Parijs of Londen.

Het wachttarief kan misschien worden verhoogd zonder het evenwicht tussen de sector en de gebruikers in het gedrang te brengen, maar wat met de verhoging van het starttarief en het kilometertarief? Zijn de gevolgen daarvan onderzocht?

Het is belangrijk om aan de gewettigde eisen van de taxisector tegemoet te komen, maar taxi's moeten ook aantrekkelijk blijven voor de gebruiker. Taxi's mogen niet als luxetransport worden beschouwd. Zij vormen een nuttige aanvulling op het openbaar vervoer en spelen een belangrijke rol inzake mobiliteit.

Voor de korte ritten zijn wij afgestapt van het idee van een forfaitair bedrag, het minimumtarief of het bijzonder tarief voor de spitsuren, maar het probleem is niet opgelost. Korte ritten worden soms nog altijd geweigerd, terwijl die beantwoorden aan een reële behoefte van heel wat jonge en oude Brusselaars, buitenlandse toeristen en zakenlui.

Hebt u met de anonieme controleurs gepraat? Wat zijn uw conclusies? Welke maatregelen overweegt u?

In 2006 werd de jaarlijkse exploitatiebelasting verlaagd van 682 tot 575 euro. Overweegt u nog andere fiscale kortingen voor de taxi-uitbaters, zoals een vrijstelling van de verkeersbelasting?

Hoe zit het met het plan om alle taxi's uit te rusten met kaartlezers? Dat zou niet alleen de dienstverlening, maar ook de veiligheid van de chauffeurs ten goede komen.

kilométrique ? Les conséquences et indices d'une augmentation tarifaire sur ces deux postes ont-ils été examinés ?

Au-delà de cette analyse, il s'agit de rencontrer les attentes légitimes de rentabilité du secteur. Il faut par ailleurs conserver une attractivité pour les utilisateurs et un équilibre en la matière. Le taxi ne peut pas et ne doit pas être abordé comme un moyen de transport de luxe. Il doit rester un complément utile, un maillon important des transports publics. Il a un rôle à part entière à jouer dans la mobilité à Bruxelles.

Pour bon nombre de Bruxellois - des jeunes aux personnes âgées - ou de touristes étrangers, il s'agit ponctuellement du moyen de transport le mieux adapté à leurs besoins, fût-ce pour une courte distance. Il faut donc aussi réfléchir à la question des petites courses. On avait abandonné, pour ces dernières, l'idée du tarif forfaitaire, du tarif de base minimum ou du tarif spécial heures de pointe, mais le problème n'a pas été résolu. Souvent, ces petites courses sont encore refusées.

Vous aviez parlé de contrôleurs anonymes. Qu'en est-il ? Avez-vous des conclusions à présenter ? Envisagez-vous certaines pistes ?

Qu'en est-il de la piste de la réduction de la taxe annuelle d'exploitation, qui avait été diminuée en 2006 et était passée de 682 à 575 euros ? Ou de l'exemption de la taxe de circulation pour les exploitants en cas d'usage professionnel ? Envisagez-vous d'autres réductions fiscales ?

Même s'il ne s'agit pas de tarifs à proprement parler, mais d'un moyen de paiement, il avait été question de généraliser le recours aux lecteurs de cartes de crédit dans les véhicules bruxellois, pour optimiser les services aux voyageurs internationaux, et même aux clients belges, et garantir une sécurité aux chauffeurs, mais surtout de permettre à davantage de personnes d'utiliser les taxis même quand les chauffeurs, pour des raisons de sécurité, ne disposent pas de grandes réserves en argent liquide.

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

M. Aziz Albishari.- Monsieur le président, je tenterai de ne pas faire de redites.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).- De tarieven moeten inderdaad in evenwicht zijn met de dienstverlening en de rol van de taxi's in het*

M. Ikazban a évoqué avec raison l'opposition entre, d'une part, les services de qualité des taxis et leur rôle essentiel dans le cadre d'une politique de mobilité urbaine et, de l'autre, leurs tarifs.

Madame la ministre, j'aimerais vous entendre sur la fameuse enquête de satisfaction - que j'appellerais plutôt un sondage - auprès de 700 personnes. La notation - qui vaut ce qu'elle vaut - s'élève à 5,15/10. Les points positifs mentionnés sont la rapidité, la disponibilité, la bonne prestation des centraux téléphoniques, le confort et la propreté des taxis.

Quant aux points négatifs, ils concernent paradoxalement - si nous suivons l'argumentaire de notre collègue, M. Ikazban - les prix qui sont perçus comme dissuasifs ainsi que le service offert par les chauffeurs, qui est considéré comme insuffisant.

Le secteur des taxis importe en termes d'image de la ville. En tant que tel, il doit assumer une responsabilité.

Des formations sont organisées pour améliorer la qualité des services. À cette fin, des formations en langues et en conduite défensive sont prévues. Existe-t-il, dans une optique voisine de celle qui prévaut à la STIB, des formations à la conduite douce, économique et écologique ?

Plus généralement, quelles sont vos intentions en vue de vérifier le résultat de ce sondage que vous avez déjà commenté publiquement ?

Quelles sont vos propositions pour améliorer l'image parfois négative que véhicule ce secteur ? Je voudrais rappeler une interview de moniteurs d'auto-écoles parue récemment dans la presse. D'après l'article, le plus grand danger dont ils prévenaient leurs élèves était la conduite des taxis, suivie par celle des corps diplomatiques. Il importe de savoir que l'image négative entretenue par certains chauffeurs rejaillit sur l'ensemble de la profession, laquelle mériterait mieux, à mon avis.

On m'informe également d'autres pratiques que l'on souhaite voir disparaître, résultant de l'alliance entre certains hôtels. Ainsi, quand des clients commandent un taxi pour l'aéroport, une surfacturation de quinze euros est appliquée, dont on ignore la destination. Ces pratiques jettent le

mobiliteitsbeleid.

In een tevredenheidsenquête bij 700 personen kreeg de sector 5,15/10. Als positieve elementen werden de snelheid, de beschikbaarheid, de goede prestaties van de telefooncentrales, het comfort en de netheid van de taxi's aangehaald.

De negatieve punten hadden betrekking op de tarieven, die te hoog worden beschouwd, en op de dienstverlening door de taxichauffeurs, die onvoldoende wordt gevonden.

De taxisector is belangrijk voor het imago van de stad. Er worden taalopleidingen en opleidingen in defensief rijgedrag georganiseerd om de dienstverlening te verbeteren. Worden er ook opleidingen inzake ecodriving gegeven?

Welk gevolg zult u aan de tevredenheidsenquête geven?

Hoe wilt u het negatieve imago van die sector verbeteren? Instructeurs van autorijscholen zouden hun leerlingen waarschuwen voor de gevaarlijke rijstijl van de taxichauffeurs. Dat negatief imago, dat sommige chauffeurs onderhouden, straalt af op de volledige sector.

Als sommige hotels een taxi voor de luchthaven bestellen, dienen hun klanten de taxichauffeur een bijkomende som van 15 euro betalen. Waar dat bedrag juist terechtkomt, is niet geweten. Dergelijke praktijken zijn een smet op het blazoen van de toeristische sector.

discrédit sur l'ensemble de la Région, en particulier sur le secteur touristique.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Depuis juin 2010, beaucoup de choses ont changé au niveau de la rentabilité du secteur des taxis. Un accord sectoriel a été conclu avec les représentants du secteur, qui fut signé le 29 juillet 2010. L'accord prévoit une série de mesures quantitatives et qualitatives. C'était mon exigence préalable. J'étais disposée à travailler sur la rentabilité du secteur, mais parallèlement à l'amélioration de la qualité du service en Région de Bruxelles-Capitale.

L'accord prévoit une augmentation des tarifs. Si la problématique de la rentabilité du secteur pouvait être abordée selon différentes approches, nous avons opté pour une augmentation des tarifs. Depuis le 1er septembre, les nouveaux tarifs sont d'application, à savoir :

- 1,50 euro par kilomètre au tarif 1 au lieu de 1,35 euro auparavant ;

- 2,70 euros au tarif 2, qui reste donc inchangé ;

- 30 euros pour l'heure d'attente au lieu de 25 euros auparavant ;

- la prise en charge reste à 2,40 euros (nous ne voulions pas porter préjudice aux petites courses) ;

- le supplément de nuit reste à 2 euros.

Cette augmentation des tarifs vise clairement à aborder la problématique de la rentabilité du secteur des taxis.

Pour répondre à votre deuxième question, M. Ikazban, je peux vous dire que l'accord sectoriel prévoit également un système d'indexation, ce qui est nouveau. Concrètement, cela signifie que les tarifs seront indexés le 1er février de chaque année, date à laquelle la STIB, selon son contrat de gestion, peut également changer ses tarifs. Cette date a été choisie car nous souhaitons montrer la complémentarité entre transports en commun et taxis.

Ce système d'indexation n'existe dans aucune autre

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Sinds juni 2010 is er veel veranderd in de discussie over de rendabiliteit van de taxisector. Een sectorakkoord werd ondertekend op 29 juli 2010. Daarin staan een reeks maatregelen om de rendabiliteit van de sector en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.*

Het sectorakkoord voorziet in een verhoging van de tarieven vanaf 1 september:

- 1,50 euro per kilometer in tarief I in plaats van 1,35 euro;

- 2,70 euro voor tarief II (ongewijzigd);

- 30 euro voor het wachtgeld in plaats van 25 euro;

- 2,40 euro voor het instapgeld (ongewijzigd);

- 2 euro voor de nachttoeslag (ongewijzigd).

Deze tariefverhogingen moeten zorgen voor een grotere rendabiliteit van de taxisector.

Het sectorakkoord voorziet eveneens in een indexering: de tarieven zullen jaarlijks op 1 februari geïndexeerd worden, net zoals bij de MIVB het geval is. Wij hebben die datum bewust gekozen om de complementariteit tussen het openbaar vervoer en de taxi's te benadrukken.

Die indexering bestaat in geen enkele andere Belgische stad. De sector heeft positief op deze nieuwe maatregel gereageerd, gezien de rendabiliteitsproblemen die zij ondervindt.

Wat het kwalitatieve luik betreft, werken wij momenteel aan een gedragscode voor de chauffeurs, die tegen het einde van het jaar klaar zou moeten zijn.

Mijn beleidsplan omvat voorts een informatie- en promotiecampagne. Veel mensen denken dat de taxi te duur is, terwijl de Brusselse tarieven niet hoger zijn dan elders. De wijzigingen hadden tot doel onze tarieven gelijk te trekken met die van de

ville belge. Je peux vous dire que cette nouveauté a été très bien accueillie par le secteur car il est clair qu'il y avait un problème de rentabilité.

Nous nous penchons maintenant sur le volet qualitatif car nous souhaitons créer un code de conduite pour les chauffeurs de taxis. Ce travail devrait être terminé pour la fin de l'année.

Une campagne d'information et de promotion des taxis est également prévue dans mon plan stratégique. Le fait que beaucoup de gens pensent que le taxi est trop cher est ressorti d'une enquête internet dont les résultats ont été récemment rendus publics. Dans les faits, il s'avère que les tarifs bruxellois ne sont pas plus importants qu'ailleurs. Ce changement des tarifs nous a permis de nous aligner sur ceux des autres villes.

Une campagne d'information sera certes nécessaire mais le fait de travailler sur la qualité du service des taxis va également nous aider à redorer leur image auprès du public. Cette campagne est destinée à séduire les usagers potentiels du taxi.

Ensuite, nous n'avons pas touché au tarif 2, mais cette question fera prochainement l'objet d'une étude approfondie, comme le prévoit l'accord sectoriel.

Il y aura également une étude auprès des utilisateurs des taxis, car la plupart des 700 personnes qui ont répondu à l'enquête sur internet n'étaient pas des utilisateurs réguliers. Ses résultats sont donc à prendre avec nuance et nous allons instituer très bientôt un comité d'utilisateurs. Pour en devenir membre, il faudra apporter la preuve qu'on utilise régulièrement les taxis. Avec une amélioration qualitative, la structure tarifaire sera plus facilement acceptée par le public.

J'accorde à Madame Teitelbaum qu'il est très important d'augmenter les contrôles. À ce sujet, nous avons pu engager trois contrôleurs supplémentaires.

Le problème des "plaques chocolat" et la question des taxis bruxellois qui connaissent des difficultés à l'aéroport de Zaventem ne sont pas encore réglés. Nous devons en discuter avec la Région flamande, mais surtout avec la commune de Zaventem.

En tout cas, je m'oppose au fait que des taxis de

andere steden .

Anderzijds moeten de Brusselse taxi's inspanningen doen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.

Binnenkort komt er een diepgaande studie over tarief II, dat voorlopig ongemoeid blijft.

Daarnaast komt er een enquête onder de gebruikers. De 700 personen die de internetenquête ingevuld hebben, waren immers geen regelmatige gebruikers. Binnenkort richten we daarom een gebruikerscomité op, waarvan de leden moeten bewijzen dat ze regelmatig een taxi nemen. Als de kwaliteit beter is, zal het publiek ook hogere prijzen gemakkelijker aanvaarden.

Mevrouw Teitelbaum, meer controles zijn inderdaad belangrijk. We hebben drie bijkomende controleurs in dienst genomen.

De problemen met Brusselse taxi's aan de luchthaven en Vlaamse taxi's in Brussel zijn nog niet geregeld. Daarvoor is overleg noodzakelijk met het Vlaams Gewest en met de gemeente Zaventem.

Ik wil in elk geval niet dat Vlaamse taxi's in Brussel klanten komen afsnoepen. Een goed akkoord met de gemeente Zaventem zal echter niet gemakkelijk zijn.

Het is niet de bedoeling dat mensen die zich alleen met een taxi kunnen verplaatsen, zoals bejaarden, te veel betalen. Daarom hebben we het instaptarief niet verhoogd en hebben we ook een verbod opgelegd om korte ritten te weigeren, dat we streng controleren.

Het akkoord voorziet in een verbetering van de ticketing. Alle gebruikers hebben recht op een ontvangstbewijs, maar te veel taxi's geven dit niet af. Ook de informatie die op het reçu moet worden vermeld, zal worden gepreciseerd. In de min of meer nabije toekomst zal het bovendien mogelijk worden om met een kredietkaart te betalen.

Ik ben op de hoogte van de praktijken in de buurt van grote hotels. Ik heb contact met de horecasector genomen om een oplossing te zoeken voor dit probleem.

Een ander punt waar wij aan zullen werken, zijn de

Zaventem continuent de circuler à Bruxelles pendant toute la journée, pratiquant ainsi une concurrence déloyale au détriment des taxis bruxellois. Je vais essayer de trouver une solution convenable en accord avec la commune de Zaventem, mais je puis déjà vous dire que ce ne sera pas facile.

J'ai déjà fourni une réponse au sujet des soucis relatifs aux petites courses : il ne faut pas que des personnes dont le seul moyen de déplacement est le taxi - des personnes âgées par exemple - paient trop cher. Nous avons donc conservé le tarif initial, la prise en charge au même niveau. Dans l'accord, nous avons réaffirmé l'interdiction de refuser une petite course et nous veillerons à effectuer un contrôle strict en la matière.

L'accord projette l'amélioration du "ticketing". Si tous les utilisateurs ont droit à un ticket, trop de taxis n'en délivrent pas à leur clientèle. L'information reprise sur le ticket sera également précisée.

Par ailleurs, dans un avenir plus ou moins proche, il deviendra possible de régler sa course au moyen d'une carte de crédit.

Pour ce qui concerne les pratiques aux abords des grands hôtels, j'en suis consciente_: le fait m'est régulièrement signalé. Il importe de contrôler ces pratiques intolérables. Des contacts avec le secteur horeca pourraient nous aider à résoudre le problème.

Enfin, un élément important que nous comptons intensifier est la formation à la conduite en ville.

Notre accord prévoit également de juger les chauffeurs de taxis sur la durabilité et la propreté de leur véhicule.

De plus, nous avons prévu la mise en circulation de taxis électriques. Au départ, des voitures électriques seront utilisées comme taxis en attendant que le secteur automobile livre des modèles corrects de taxis électriques. Le secteur des taxis est intéressé et le gouvernement désire promouvoir cet outil.

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

M. Jamal Ikazban.- Merci pour l'accord obtenu,

opleidingen over gepast rijgedrag in de stad.

De taxichauffeurs zullen worden beoordeeld op de duurzaamheid en de netheid van hun voertuig. Er zullen elektrische taxi's worden ingevoerd. In het begin zal het gaan om gewone elektrische wagens tot de automobielsector aangepaste modellen kan afleveren.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

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

même si des points restent encore à préciser.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que nous ne demandions pas forcément que les clients paient plus, mais bien qu'il y ait une juste rétribution du secteur qui doit permettre une amélioration du service.

J'ai fait une petite comparaison entre les villes belges et j'ai constaté que Bruxelles est vraiment le parent pauvre du secteur.

Enfin, quant au futur comité des utilisateurs, même si c'est une bonne idée, je pense qu'il ne faut pas se limiter aux utilisateurs de taxis, il faudrait peut-être y intégrer les organisations de consommateurs afin d'éviter toute dérive.

Mme Brigitte Grouwels.- Des représentants des organisations d'utilisateurs seront incorporés dans ce groupe de travail.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "la possibilité de réaliser un masterplan pour la mobilité bruxelloise".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Il existe de nombreux projets en vue d'améliorer la mobilité à Bruxelles et sa périphérie. La STIB examine la possibilité d'élargir son réseau de métro et De Lijn envisage de développer un système de métro léger pour assurer une meilleure desserte des entreprises situées à l'extérieur de la ville. La plupart de ces projets visent à réduire la pression automobile et à limiter les embouteillages dans la capitale. Ceci est envisageable pour autant qu'une politique énergique soutienne le développement des*

verheugt mij dat er een akkoord is bereikt, ook al moeten bepaalde punten nog verder worden uitgewerkt.
Wij vragen niet noodzakelijk dat de klant meer betaalt, maar dat de sector beter vergoed wordt en de dienstverlening verbetert. Uit een vergelijking tussen de Belgische steden, blijkt dat Brussel de arme luis is.

Een gebruikerscomité is een goed idee, maar u mag het niet beperken tot de taxigebruikers. U moet ook de consumentenorganisaties uitnodigen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er zullen vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties deel uitmaken van de werkgroep.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

over "de mogelijkheid om tot een masterplan voor de Brusselse mobiliteit te komen".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Er bestaan tal van interessante plannen om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren. De MIVB bestudeert de uitbreiding van ons metronetwerk en de Lijn lanceerde plannen om een lightrailsysteem aan te leggen rondom Brussel om zo de bedrijvenzones in de rand beter te kunnen bedienen. Er zijn uiteraard ook nog het GEN en het Diaboloproject. Al die uit te voeren plannen zijn erop gericht om de autodruk op de hoofdstad en het fileleed in te perken. Dat is enkel mogelijk door te investeren in openbaar

transports publics et l'amélioration de l'infrastructure routière.

Toutefois, une politique globale et cohérente en matière de mobilité à Bruxelles fait défaut. Il importe de réunir tous les acteurs autour de la table et de développer des projets communs. La Région n'est pas en mesure de relever seule le défi de la mobilité, la circulation ne s'arrêtant pas aux frontières de la Région.

L'élaboration d'un plan global est fondamentale pour renforcer la fonction économique et améliorer la qualité de vie de la Région bruxelloise.

Une collaboration renforcée avec les acteurs concernés est également indispensable, qu'il s'agisse de la Flandre, des provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon, ou des villes satellites autour de Bruxelles entre lesquelles les déplacements domicile-travail sont particulièrement intensifs.

La STIB, De Lijn, les TEC et la SNCB et l'AWV jouent un rôle essentiel sur le plan de la mobilité et devraient être impliqués dans l'élaboration d'un plan global de mobilité pour notre Région.

La STIB envisage depuis longtemps d'améliorer la collaboration avec les autres sociétés de transport. Son rôle est fondamental en ce sens, puisqu'elle oeuvre au projet de développement d'une tarification unique pour toutes les sociétés de transport.

Où en est la collaboration entre la STIB et les autres sociétés de transport ? De nouvelles initiatives de coopération sont-elles prévues dans un avenir proche ? Le gouvernement bruxellois soutient-il l'idée d'un plan global pour la mobilité bruxelloise ? Quelles initiatives le gouvernement bruxellois et la STIB prévoient-ils pour améliorer la mobilité avec les provinces avoisinantes ? La Flandre a-t-elle déjà pris des engagements concrets ? Quels sont les résultats de la concertation avec la Flandre?

vervoer op maat en een betere wegeninfrastructuur. Wat echter ontbreekt, is een globale en coherente visie op mobiliteit in en rond Brussel. Het lijkt vaak alsof iedereen naast mekaar werkt. Daarom pleiten wij ervoor om de betrokken partijen rond de tafel te brengen en hen de verschillende plannen in elkaar te laten passen. Het is duidelijk dat Brussel alleen de mobiliteitsuitdagingen niet aankan. Het verkeer stopt immers niet aan onze gewestgrenzen.

Brussel heeft een heus masterplan voor mobiliteit nodig om de economische functie van ons gewest te versterken en tegelijk de leefbaarheid van onze regio te verbeteren. Als het voor Antwerpen mogelijk is, geldt dat zeker voor de regio Brussel-Brabant, die ongeveer een derde van de Belgische welvaart produceert.

Daartoe is samenwerking onontbeerlijk: Vlaanderen lijkt ons de meest voor de hand liggende partner. Als ook de provincies Vlaams- en Waals-Brabant en de satellietsteden rond Brussel een rol toebedeeld krijgen in het overleg, zal dat zeker een meerwaarde betekenen. Met de satellietsteden doel ik op Vilvoorde, Halle, Leuven, Nijvel, Waver, Mechelen en Aalst. De dagelijkse woon-werkverplaatsingen vanuit de satellietsteden naar de hoofdstad en zijn hinterland zijn immers zeer intensief en, economisch, zijn die steden, net als de zone rond Louvain-La-Neuve afgestemd op de hoofdstad.

Ook de MIVB, de Lijn, de TEC, de NMBS en het Agentschap Wegen en Verkeer spelen een belangrijke rol in de Brussels-Brabantse mobiliteit en zouden dus betrokken moeten worden bij de uitwerking van een globaal mobiliteitsplan voor onze regio.

Overigens zit de MIVB al langer op het denkspoor om tot een betere samenwerking te komen met de andere vervoersmaatschappijen. Dat blijkt onder meer uit het feit dat zij de drijvende kracht is achter het project om in Brussel voor alle vervoersmaatschappijen tot een unieke tarifering te komen.

Uzelf en uw Vlaamse collega Crevits kondigden ook aan samen te werken bij een aantal concrete initiatieven. Wij peilen naar wat er intussen al uit dat overleg voort is gekomen.

Op welke manier werkt de MIVB momenteel

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Une politique globale en matière de mobilité dans la zone RER est nécessaire. Le gouvernement bruxellois souhaite également entamer des concertations avec les autres Régions et les autorités fédérales à propos d'une harmonisation de la politique de mobilité.*

Bruxelles dispose déjà d'un plan global, à savoir le plan de transport Iris 2. Les deux autres Régions, les deux provinces et les communes avoisinantes disposent déjà d'un plan de mobilité ou de transport ou sont en train d'en développer un. Il importe de développer une politique volontariste pour traiter ce problème, d'organiser une concertation et de développer des projets communs avec ces différents acteurs.

Certains instruments légaux ont été mis en place pour favoriser cette concertation, comme l'accord de coopération de 1991 entre les trois Régions concernant les transports réguliers interrégionaux depuis et vers Bruxelles ou encore la convention RER de 2003.

La régionalisation de 1988 a conféré aux Régions la possibilité légitime de développer leur propre politique en matière de transports publics. Depuis, la volonté de collaboration n'a fait que se renforcer, ce qu'attestent notamment les abonnements combinés ou les plans de réseaux des quatre opérateurs, qui reprennent les lignes des autres sociétés de transport. La Belgium Mobility Card devrait permettre de mieux coordonner les systèmes billetiques des trois sociétés de transport

concreet samen met de andere vervoersmaatschappijen? Komen er nog nieuwe samenwerkingsinitiatieven in de nabije toekomst? Ondersteunt de Brusselse Regering de idee van een masterplan voor de Brusselse mobiliteit?
Welke initiatieven zullen de Brusselse Regering en de MIVB nog nemen met het oog op een vlottere mobiliteit in de regio Brussel-Brabant?

Is Vlaanderen reeds concrete engagementen aangegaan tijdens het overleg met uw Vlaamse collega? Wat heeft het overleg reeds opgeleverd?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben het volkomen eens met uw analyse dat er nood is aan een globaal mobiliteitsbeleid in de GEN-zone.

De Brusselse regering wenst overleg over een geharmoniseerd mobiliteitsbeleid met de andere gewesten en de federale regering.

Hoe zullen wij het overleg het best vorm geven? Voor Brussel bestaat er trouwens al een masterplan, het door de regering goedgekeurde Iris2-vervoersplan. De andere gewesten en de omringende provincies en gemeenten hebben ook zo'n vervoersplan opgemaakt of ontwikkelen er een. Het is de bedoeling om in dat verband samen te werken en gemeenschappelijk gedragen projecten te verwezenlijken. Daarom pleit ik ervoor om dagelijks aan de weg te timmeren en met de betrokken actoren al dan niet een gezamenlijk overleg te organiseren en om nu reeds gemeenschappelijke initiatieven te ontwikkelen.

Een goed voorbeeld hierbij is inderdaad het overleg dat over het openbaar vervoer wordt ontwikkeld. Er bestaan daarvoor natuurlijk wettelijke instrumenten, zoals het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten betreffende het gewestoverschrijdende openbaar vervoer van en naar Brussel uit 1991. Een ander voorbeeld is de GEN-conventie uit 2003.

Door de regionalisering van 1988 kreeg elk gewest de legitieme kans om een eigen openbaarvervoerbeleid te ontwikkelen. Ondertussen is er al een hele weg afgelegd om

belges.

Cette collaboration avec les autres acteurs se traduit également au niveau de l'infrastructure. Par exemple, la STIB a intégré les besoins de De Lijn dans son projet de réaménagement des arrêts à Simonis.

Le programme Vicom prévoit d'aménager des sites propres pour les véhicules des autres sociétés sur les voies d'accès importantes comme la chaussée de Louvain, ainsi que l'accès au système de télécommande des feux.

En outre, j'ai mis en place, avec ma collègue flamande Hilde Crevits, des groupes de travail destinés à mieux coordonner nos choix politiques respectifs, tant sur le plan des transports publics que des travaux publics. Le groupe de travail "Transports publics" se penche sur l'intégration des tarifs et le développement du réseau à moyen terme.

Une concertation analogue avec la Région wallonne et les TEC est en préparation. Une concertation est également menée avec la SNCB dans le cadre du développement du RER ainsi qu'au sein du comité d'orientation.

J'espère pouvoir présenter le plus rapidement possible les résultats de ces groupes de travail et davantage de projets de collaboration.

terug tot meer samenwerking te komen. Er bestaan bijvoorbeeld al verschillende jaren gecombineerde abonnementen en de openbaar-vervoermaatschappijen leveren op een geïntegreerde manier informatie aan hun reizigers. Zo tonen de netplannen van de vier operatoren de lijnen van de andere vervoersmaatschappijen of ze nemen hun gegevens ook op in hun respectieve routeplanners. U verwijst zelf terecht naar de Belgium Modulity Card, die de ticketsystemen van de drie Belgische vervoermaatschappijen beter op elkaar moet afstemmen.

Ook op het vlak van infrastructuur wordt er samengewerkt met de andere actoren. Een goed voorbeeld is het Simonisplein waar de MIVB in haar project voor de heraanleg van de haltes de noden van De Lijn perfect heeft geïntegreerd. Maar ook voor het Metrostation Roodebeek wordt in samenwerking met de TEC en De Lijn nagedacht over de heraanleg van de bushaltes zodat de eindhaltefaciliteiten voor de busverbindingen verbeterd kunnen worden.

In het kader van het Vicom-programma zijn ook eigen busbanen voor de andere busmaatschappijen aanwezig op belangrijke invalswegen, bijvoorbeeld de Leuvensesteenweg.Of worden ze voorzien of bestudeerd, zoals bijvoorbeeld voor de Waterloose steenweg. Ook het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding kan ook voor de andere vervoersmaatschappijen toegankelijk worden gemaakt.

Het kan nog beter. Samen met Vlaamse collega Crevits heb ik werkgroepen opgestart om onze respectieve beleidskeuzen inzake openbaar vervoer en openbare werken beter op mekaar af te stemmen. De werkgroep Openbaar Vervoer buigt zich over tariefintegratie en netontwikkeling op middellange termijn. Het is nog te vroeg om nu al zichtbare resultaten op het terrein te presenteren. Toch is het al duidelijk dat er een echte dialoog is ontstaan in een sfeer van samenwerking, die mikt op een betere integratie van de netten op alle vlakken.

Met het Waals Gewest en de TEC is een analoog overleg in voorbereiding. Ook met de NMBS wordt er overlegd in het kader van de ontwikkeling van het GEN en in het oriëntatiecomité, waar de algemene directies van de vier operatoren jaarlijks mekaar herhaaldelijk ontmoeten met het oog op een

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les occasions manquées pour le Port de Bruxelles en raison du morcellement du transport des marchandises en Belgique".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Selon la thèse de doctorat d'un chercheur de la VUB, la politique de transport belge est trop morcelée pour concurrencer efficacement le transport de marchandises par la route. La politique régionale de navigation intérieure et la politique fédérale des chemins de fer sont insuffisamment coordonnées.*

La Commission européenne cherche à favoriser le transport intermodal de marchandises et les formes alternatives de transports comme les chemins de fer et la navigation fluviale.

En Belgique, l'application de ce principe comporte de sérieux biais en raison de plusieurs facteurs.

D'une part, les subsides alloués au transport fluvial diffèrent selon les Régions, et ils sont inférieurs à ceux octroyés aux chemins de fer. D'autre part, il s'avère que certains terminaux sont trop proches les uns des autres. Ces éléments créent une concurrence entre les différents modes de transport et complique leur harmonisation. Il faudrait une concertation pour supprimer cette concurrence et offrir une alternative à part entière au transport routier.

En outre, nous ne devons pas perdre de vue que le

betere afstemming van hun strategieën en acties.

Ik hoop zo vlug mogelijk resultaten van de werkgroepen en meer projecten van samenwerking te kunnen voorstellen.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de gemiste kansen voor de Brusselse haven door een versnippering van het Belgisch vrachtvervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Een recente doctoraatsthesis van Ethem Pekin, een VUB-onderzoeker, wijst erop dat het Belgische transportbeleid te versnipperd is om op een efficiënte manier vrachtvervoer van de weg te weren. Het regionale binnenvaartbeleid en het federale spoorwegbeleid zijn onvoldoende op elkaar afgestemd om goederentransport via het spoor en de binnenwaters te verzorgen. Hierdoor ondervindt het transport via de weg te weinig concurrentie, met onder andere filevorming, uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersonveiligheid tot gevolg.

De Europese commissie probeert de krijtlijnen te trekken voor intermodaal goederentransport. Daarbij maakt ze zoveel mogelijk gebruik van alternatieve vervoersvormen, zoals spoorweg en binnenvaart. De lidstaten mogen zelf bepalen hoe dat er concreet uitziet. In België zijn er serieuze scheeftrekkingen door een aantal factoren.

Zo is er een verschil in de subsidies voor binnenvaart per gewest en liggen ze lager dan de subsidies voor het spoorverkeer. Dat zorgt voor concurrentie tussen de verschillende transportmodi en dat bemoeilijkt de onderlinge afstemming van de binnenvaart en het spoorverkeer. Ook blijkt dat

coût du chargement et du déchargement est tel que le transport routier de l'usine au lieu de distribution est toujours meilleur marché. Le chercheur plaide donc en faveur de l'internalisation des coûts externes du transport, mais cela signifie que les coûts sont reportés sur le client.

Quelles initiatives sont, et seront, prises pour lutter contre le morcellement et les facteurs entravant le transport intermodal de marchandises ?

Vous êtes-vous déjà concerté avec vos collègues fédéraux et régionaux pour mieux harmoniser les transports ? Comment collaborez-vous ?

Comment tente-t-on de neutraliser les coûts du chargement et du déchargement ? Prendrez-vous de nouvelles initiatives à l'avenir ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je serai brève dans la mesure où je compte sur le débat qui suivra au cours de la prochaine commission.*

Il est important pour mon groupe d'utiliser de manière aussi optimale que possible d'autres moyens de transport pour les marchandises, que ce soit par voie fluviale ou ferroviaire. Si nous voulons optimiser le transport fluvial à Bruxelles, nous devons réfléchir aux terrains qui conviendraient le mieux à cette fin.

sommige terminals te dicht bij elkaar liggen. Daardoor is er opnieuw sprake van concurrentiestrijd.

Er is dus overleg nodig om die concurrentiepositie tussen transportmodi weg te werken en een volwaardig alternatief voor het wegtransport te bieden.

De belangrijkste factor blijft evenwel de overslagkost. Het is nog steeds een pak goedkoper om van aan de fabriekspoorten met de vrachtwagen tot aan de verdeelplaats te rijden. Die economische realiteit mogen we niet uit het oog verliezen.
De onderzoeker pleit daarom voor het internaliseren van de externe kosten van het transport, maar dat houdt in dat die kosten doorgerekend worden aan de klant.

Aangezien het Brussels gewest ervoor kiest om de Brusselse haven voluit te laten spelen als draaischijf in de Brusselse supply chain en om duidelijk te opteren voor het intermodale goederentransport heb ik de volgende vragen.

Welke initiatieven worden er genomen en zullen nog worden genomen om de versnippering tegen te gaan en een aantal belemmerende factoren voor het intermodaal goederentransport weg te nemen?

Hebt u al overleg gepleegd met uw federale en regionale collega's om het transport beter af te stemmen? Hoe wordt er vandaag samengewerkt?

Hoe wordt geprobeerd om de overslagkost voor goederen te neutraliseren? Gaat u in de toekomst nog nieuwe initiatieven nemen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik zal kort zijn, want ik reken erop dat er in de volgende commissie een groot debat zal volgen. Onze fractie vindt het belangrijk om zo optimaal mogelijk andere vervoersmodi voor goederentransport te gebruiken; of het nu om water dan wel om spoor gaat. Als men dat wil doen en het watertransport zo optimaal mogelijk in Brussel wil optimaliseren, moet men goed nadenken welke terreinen daarvoor in Brussel geschikt zijn. Ik heb onlangs een stage gedaan bij een transportbedrijf dat dagelijks enorme

Une plainte récurrente concerne le manque de lieux appropriés pour le chargement et le déchargement, ce qui entrave le transport de marchandises par voie d'eau. Il faudra approfondir cette question lors du débat sur le Port et rester attentifs au type d'entreprises de transport de marchandises que nous autorisons à Bruxelles.

goederenpakketten vervoert.

Een veelgehoorde klacht was dat goederentransport via binnenwater wordt bemoeilijkt door het gebrek aan geschikte laad- en losplaatsen. Overslag ligt dus niet voor de hand. Ik reken erop dat we daar dieper op in kunnen gaan bij het debat over de haven.

Voorts moeten wij erover waken welk type bedrijven wij voor dat soort goederentransport in Brussel toelaten.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La politique de transport en Belgique est répartie sur plusieurs niveaux de pouvoir, ce qui implique une concertation entre les Régions et le niveau fédéral. L'attribution d'une aide publique fédérale au transport combiné de marchandises par rail pour la période 2009-2012 est un exemple concret du fruit de cette concertation.*

L'aide au transport ferroviaire est proportionnellement bien plus importante que celle accordée par les Régions à la navigation intérieure, ce qui conduit à une concurrence déloyale. La concertation s'est avérée nécessaire afin de parvenir à une meilleure harmonisation entre les différentes règles de subventionnement. L'aide au transport ferroviaire a ainsi été subordonnée à l'existence ou non d'une liaison régulière par navigation fluviale sur le même trajet et ce, afin d'éviter toute distorsion de concurrence.

Dans d'autres pays européens, l'aide au transport ferroviaire reste bien supérieure à celle accordée à la navigation fluviale. La Commission européenne devrait intervenir en tant qu'arbitre lors d'une éventuelle distorsion de concurrence. Il en va de même pour l'aide apportée par les Régions au transport intermodal par voie navigable. En Belgique, les différences entre les Régions à ce niveau sont toutefois particulièrement minimes.

La Région de Bruxelles-Capitale a basé son aide au transport intermodal par voie navigable sur la réglementation déjà en vigueur en Région flamande. Tout comme les autres Régions, nous devons demander l'autorisation de la Commission

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het transportbeleid is in België een gedeelde bevoegdheid, waardoor overleg tussen het gewestelijk en het federaal beleidsniveau noodzakelijk is. Zo heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2008 overleg gepleegd met de gewesten en de waterwegbeheerders, wat resulteerde in federale overheidssteun aan het gecombineerd goederenvervoer per spoor voor 2009 tot 2012.

De steun aan het spoorvervoer is proportioneel veel hoger dan de steun die de gewesten verlenen aan de binnenvaart en dat zorgt voor oneerlijke concurrentie. Het overleg is dus nuttig gebleken met het oog op een betere afstemming van de verscheidene subsidieregelingen. Zo werd de steun aan het spoorvervoer afhankelijk gemaakt van een eventuele regelmatige verbinding met de binnenvaart op hetzelfde traject, om concurrentie te vermijden. Ik geef een voorbeeld. Gelet op het dagelijks containertrafiek via de binnenvaart tussen de haven van Brussel en die van Antwerpen en het wekelijks containertransport tussen de haven van Brussel en die van Zeebrugge, mag het spoorvervoer voor die verbindingen niet ondersteund worden omdat zulke steun concurrentieverstorend werkt.

Omdat ook in andere Europese landen de overheidssteun aan het spoorvervoer hoger is dan die aan de binnenvaart, zien wij voor de Europese Commissie een rol als scheidsrechter bij concurrentieverstoring weggelegd. Dat geldt ook voor de steun van de gewesten aan het intermodaal waterwegtransport. In België zijn de verschillen inzake steun van de gewesten aan waterwegtransport minimaal.

européenne pour ce faire.

Une première condition pour le transport par voie navigable est de réussir à attirer des entreprises en bordure du canal. Le Port de Bruxelles privilégie les entreprises logistiques.

Tout ceci donnera certainement lieu à un débat passionnant.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME BIANCA DEBAETS

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

concernant "les espaces inutilisés du réseau (de métro) de la STIB".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la déviation des lignes de tram 92 et 94 vers la Gare centrale".

Het Brussels Gewest heeft zijn steun aan het intermodaal vervoer per waterweg gebaseerd op de regeling die al in Vlaanderen bestaat. We moeten daarvoor trouwens de toelating vragen aan de Europese Commissie, net als de andere gewesten. Onze tarieven zijn een kopie van die van Vlaanderen.

We zullen het debat voeren zoals mevrouw Maes heeft gezegd. Een eerste voorwaarde voor het waterwegtransport is dat we ook bedrijven aan de waterkant moeten kunnen vestigen. De gronden aan de waterweg moeten voorbehouden worden voor havenactiviteiten. Het type bedrijven speelt ook een rol. We kunnen daar in het debat verder op ingaan. In het Havenplan hebben we duidelijk gekozen voor logistieke bedrijvigheden en dit om diverse redenen. Het debat dat zal volgen, zal zeker boeiend zijn.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

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

betreffende "de ongebruikte ruimtes van het MIVB- (metro)netwerk".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de omlegging van de tramlijnen 92 en 94 naar het Centraal Station".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le passage des lignes 92 et 94 par la Gare centrale".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "le réaménagement des rues Montagne de la Cour, Ravenstein, des Colonies, du Gentilhomme, Coudenberg, Marché au Bois, Treurenberg, tronçon compris entre les rues du Gentilhomme et Royale".

M. le président.- En l'absence de M. Jef Van Damme, excusé, son interpellation jointe est considérée comme retirée.

La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- La presse a relayé le projet de déviation des trams 92 et 94 de la rue Royale vers la gare Centrale. En effet, selon les informations disponibles, le projet était à l'enquête publique jusqu'au 18 septembre et les travaux sont prévus en 2012 et 2013 pour une mise en service en 2014.

La STIB envisage donc de modifier le parcours des deux lignes précitées afin de permettre à celles-ci de desservir la gare Centrale. Le nouvel itinéraire verrait les véhicules quitter la rue de la Régence à hauteur de la place Royale pour emprunter les rues Montagne de la Cour, Ravenstein et Mercier, et continuer sur les rues des Colonies et du Gentilhomme avant de rejoindre le tracé actuel sur la rue Royale.

La STIB annonce ainsi que ce projet devrait, selon ses estimations, voir doubler le nombre de passagers et délester les lignes de métro 1 et 5, déjà fort sollicitées. Et d'ajouter que de nombreux voyageurs devraient opter pour ces lignes de trams de qualité circulant en site propre, puisqu'à la fin des travaux projetés, soit en 2014, elles seront desservies par des trams nouvelle génération.

Dans le même temps, il semblerait que les abords de la gare et la station de métro seront également

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de bediening van het Centraal Station door de lijnen 92 en 94".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de heraanleg van de Hofberg, Ravenstein-, Koloniën-, Jonkersstraat, Koudenberg, Houtmarkt, Treurenberg, deel tussen de Jonkers- en Koningsstraat".

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

Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Tot 18 september was er een openbaar onderzoek over de omlegging van tramlijnen 92 en 94 naar het Centraal Station. De werken zijn voorzien in 2012 en 2013.*

De nieuwe route zou van het Koningsplein via de Hofberg, de Ravensteinstraat en de Kardinaal Mercierstraat naar het Centraal Station gaan, en daarna via de Koloniënstraat en de Jonkersstraat weer uitkomen in de Koningsstraat.

Volgens de MIVB zou deze ingreep ertoe leiden dat het aantal passagiers op de tramlijnen verdubbelt en metrolijnen 1 en 5 worden ontlast. Bovendien zouden de nieuwe tramstellen in eigen bedding rijden.

Tegelijkertijd zou ook de omgeving van het Centraal Station en het bijbehorende metrostation worden aangepakt. Ik heb die kwestie al tijdens de vorige regeerperiode ter sprake gebracht.

Het gaat hier om ingrijpende werken waar heel wat bij komt kijken: de bouw van opstapperrons, het plaatsen van tramhokjes, het leggen van voedingskabels en rails, enzovoort. Het zal ook heel wat geluidsoverlast, visuele overlast en trillingen teweegbrengen.

réaménagés. Ce projet n'est pas nouveau puisque, sous la précédente législature, j'avais déjà eu l'occasion d'interpeller le ministre en charge du dossier à ce sujet et d'émettre un certain nombre de remarques et d'observations critiques sur le nouveau parcours emprunté et les travaux y relatifs.

Il nous apparaissait, en effet, que nombre d'éléments devaient être pris en considération. Ainsi, nous avions évoqué l'ampleur des travaux et les aménagements techniques qui en découleraient tels la création des quais d'embarquement, la construction d'abris, la mise en place des câbles d'alimentation et de mâts, l'intégration de rails dans les voiries... Nous avions également envisagé les nombreuses nuisances sonores et visuelles, voire les vibrations résultant de la concrétisation de cette option.

D'autre part, les questions financières et budgétaires avaient également retenu notre attention, dans la mesure ou la réalisation d'un tel projet nécessite de dégager des sommes importantes. Et quand on connait l'état des finances de la STIB et de la Région, il y a de quoi se poser des questions en terme de pertinence, d'opportunité et de priorité dans le choix des chantiers. D'après nos informations, le coût total de l'opération s'élèverait à 17 millions d'euros, répartis sur trois exercices budgétaires.

Vendredi dernier, on a appris que Bruxelles Mobilité a, dans une lettre reçue le 5 octobre par la STIB, envoyé à celle-ci un avis défavorable quant à ce projet. À l'appui, des questions d'inconfort et de danger, de revêtement inadéquat ou encore de passages dangereux : par exemple, des rétrécissements de trottoirs trop importants, problématiques pour les personnes âgées ou à mobilité réduite ; des revêtements en pierre bleue non bouchardés qui augmenteraient le risque de chute ; sans parler des passages piétons prévus, trop longs et dès lors trop dangereux.

En outre, votre administration regrette de ne pas avoir été associée aux discussions liées au projet. Nous saluons bien sûr toute initiative visant à l'amélioration du transport public et à l'augmentation du nombre de ses usagers. Néanmoins, voici les questions que je souhaiterais développer. Comment comptez-vous organiser ce chantier ? Je suppose qu'une réflexion a été menée à ce sujet. Pouvez-vous nous en faire part ?

De financiële kant van de zaak is eveneens belangrijk: het project kost veel geld. Rekening houdend met de financiële toestand van de MIVB en het Brussels Gewest, stel ik me vragen bij deze werken. Volgens mijn informatie zou dit 17 miljoen euro kosten. Het bedrag wordt over drie begrotingsjaren verdeeld.

Vrijdag vernamen we dat Mobiel Brussel een negatief advies over het project bezorgde aan de MIVB. De argumenten waren onder meer dat de voetpaden te smal zullen worden, dat de blauwe steen te glad en dus gevaarlijk is, enzovoort.

Uw diensten betreuren dat ze niet bij de besprekingen van het project werden betrokken. We steunen uiteraard initiatieven die het openbaar vervoer verbeteren, maar ik heb bedenkingen bij dit project. Hoe zult u de werken organiseren?

Door de aanleg van trambeddingen zal er minder autoverkeer mogelijk zijn. Hoe zult u dat compenseren? Een nieuw zwart verkeerspunt invoeren is geen oplossing.

Uw voorganger had een architectuurstudie besteld. Wat zijn de resultaten daarvan? Wordt er rekening mee gehouden? Wat staat erin over geluidsoverlast?

Aangezien de financiering van het project over drie jaar wordt gespreid, moet het project al in de steigers staan. Hoe verloopt dat? De Ravensteingalerij is trouwens net gerenoveerd. Door de omlegging van de tramroute zal het aantal bezoekers allicht dalen. Hebt u dat laten onderzoeken?

Ook de Houtmarkt zou opnieuw worden aangelegd. Is dat wel een goed idee, want het is een mooi, oud plein? Hoe zit dat nu precies?

Is het project echt van prioritair belang? Het kost veel geld en het Brussels Gewest heeft het al niet breed.

Wat is het standpunt van het gewest? Mobiel Brussel zou niet bij het project betrokken zijn. Dat is toch vreemd.

Par la suite, comment comptez-vous compenser la perte du trafic automobile engendrée par la mise en site propre de cette voirie ? Nous défendons, dans mon groupe, la réduction du trafic ; mais il y a un moment d'adaptation. Créer un nouveau point noir n'est pas une solution. Comment comptez-vous résoudre ce problème avant qu'il ne prenne de l'ampleur ?

Votre prédécesseur avait sollicité une étude architecturale multidisciplinaire. Pourrions-nous en connaître les conclusions ? Celles-ci ont-elles été intégrées au projet ? Quelles en seront les conséquences acoustiques ?

J'imagine que si la réalisation s'étale sur trois années budgétaires, le projet est sur les rails. Pourriez-vous nous en expliquer le déroulement ? Par ailleurs, la galerie Ravenstein vient d'être rénovée, mais le nombre de visiteurs diminuerait certainement avec le nouvel itinéraire des trams. Une analyse de l'impact commercial a-t-elle été produite ?

Il semble également que la place Marché aux bois fasse l'objet d'un réaménagement complet. Nous nous interrogeons sur l'opportunité d'une telle modification, d'autant plus qu'il s'agit d'une petite place qui a quand même un cachet historique et esthétique. Pouvez-vous nous rassurer à cet égard ?

Vu l'importance des montants engagés pour ce chantier, et compte tenu de la situation financière difficile et incertaine, ce projet était-il vraiment prioritaire ?

Enfin, à la suite des critiques émanant de votre administration, pouvez-vous nous donner la position de la Région ? En effet, Bruxelles Mobilité n'aurait pas été associée à l'élaboration de ce projet. Il est quand même un peu particulier que votre propre administration réagisse de la sorte.

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

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

Mme Céline Delforge.- Dans un premier temps, j'avoue m'être réjouie du projet de la STIB qui visait à améliorer nettement l'accès à la gare Centrale en surface.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Aanvankelijk was ik verheugd over de plannen van de MIVB om het Centraal Station met de tram beter bereikbaar te maken.*

Dans un deuxième temps, j'ai dû déchanter parce que nous avons vu les plans. Mme Teitelbaum a parlé de l'avis négatif de Bruxelles Mobilité et j'insiste pour que nous ayons un peu plus de détails sur le sujet. Il est étonnant qu'une société de transport public régionale soumette un projet qui est cassé par l'administration de la Mobilité de la même Région. J'espère que vous pourrez nous en dire plus.

Le projet de faire passer les lignes de tram par la gare Centrale pourrait représenter une formidable opportunité de requalifier tout l'espace public des environs, au-delà des questions d'accessibilité pour les gens qui viennent du haut de la ville et de Schaerbeek.

Malheureusement, il faut constater que nous allons développer le transport en commun au détriment du confort et de la sécurité des piétons. On réduit de moitié des trottoirs qui sont énormément fréquentés. Ils n'auront que 1,54 mètre à certains endroits alors que la prescription légale est de 1,50 mètre pour des ruelles ! Il est évident que nous allons mettre les piétons en danger, car nous n'avons pas été capables de faire ce qui se fait dans n'importe quelle autre ville, à savoir penser un projet global de réaménagement.

Je souhaiterais donc en savoir plus sur les avis de Bruxelles Mobilité et de la CRMS.

Que rate-t-on ? La Place royale, qui devrait être splendide et qui est un égout à voitures, qui subit un parking sauvage terrible, qui est mal aménagée au niveau du cheminement des piétons. Nous ratons tout simplement sa requalification ! C'est un haut lieu du tourisme, il y a plein de musées et on n'en profite pas !

Les voitures viennent du bas de la ville pour aller rejoindre la petite ceinture. Ces voitures ont actuellement trois possibilités : passer par la petite rue de Namur pour rejoindre la petite ceinture à hauteur de la Porte de Namur, passer par le Palais de justice pour rejoindre la petite ceinture à hauteur de l'avenue Louise, passer par la rue des Colonies pour rejoindre la petite ceinture à hauteur de la station Trône.

Nous ne pourrons concrétiser nos objectifs de réduction du trafic automobile de 20% qu'en améliorant le flux automobile, c'est-à-dire en

De plannen stelden mij echter teleur. Kunt u wat meer vertellen over het negatieve advies van Mobiel Brussel? Het is vreemd dat een gewestelijke openbare vervoersmaatschappij een project indient dat door de gewestelijke administratie voor Mobiliteit wordt afgewezen.

Als de tramlijnen via het Centraal Station zouden passeren, zou het station niet alleen beter toegankelijk worden vanuit de bovenstad of Schaarbeek, maar is het ook een uitgelezen kans om de hele omgeving opnieuw in te richten.

Helaas zou de ontwikkeling van het openbaar vervoer hier ten koste van de voetgangers gaan. De drukke voetpaden worden gehalveerd, tot bijna het wettelijke minimum van 1,50 m. Dat is voor de voetgangers erg gevaarlijk.

Kunt u de adviezen van Mobiel Brussel en de KCML bespreken?

We mogen deze kans niet laten schieten om het Koningsplein opnieuw in te richten. Nu wordt dit schitterende plein geteisterd door druk autoverkeer en wildparkeerders en is er weinig ruimte voor de voetgangers.

Wie met de wagen vanuit de benedenstad naar de kleine ring wil, heeft nu drie mogelijkheden: via de smalle Naamsestraat naar de Naamsepoort, via het Justitiepaleis naar de Louizalaan of via de Koloniënstraat naar het kruispunt Troon.

We kunnen de doelstelling om het autoverkeer met 20% terug te dringen enkel realiseren als we de verkeersstroom beter regelen. Dit is een gemiste kans om een aangename, gezellige plek te maken van het Koningsplein, waar veel toeristen en voetgangers voorbijkomen, en om de Ravensteingalerij beter te laten bedienen door het openbaar vervoer.

In de plannen voor de Kunstberg is het trottoir gladder gemaakt, er werd in een fietspad en tramsporen in beide richtingen voorzien, maar de twee rijstroken worden behouden. Waarom wordt er niet een geschrapt, zodat auto's enkel nog naar beneden kunnen rijden van het Koningsplein?

Op die manier zou men het voetgangersverkeer beter kunnen regelen, krijgt het Koningsplein minder autoverkeer te slikken en wordt het

travaillant sur les capacités routières et l'amélioration des autres moyens de cheminement. Nous ratons ici la possibilité de rendre la place Royale attractive et agréable, tant pour les touristes que pour les nombreux piétons, Bruxellois ou non, qui y passent. C'est aussi une occasion manquée pour la galerie Ravenstein de voir sa desserte améliorée pour les gens qui la fréquentent.

Au niveau de la configuration de l'avenue du Mont des Arts, le trottoir a été raboté, une bande vélo a été aménagée, ainsi qu'un site propre pour le tram dans les deux sens, mais on a conservé deux bandes voiture dans chaque sens. Pourquoi ne pas avoir supprimé la montée des voitures vers la place Royale ?

Cela aurait permis de faire d'une pierre deux coups, puisqu'on résolvait ainsi la question des cheminements piétons tout en diminuant le flux des voitures qui passent par la place Royale. Celle-ci pourrait enfin être nettoyée et rendue plus agréable, en lui donnant une configuration qui ferait honneur à Bruxelles. Force est de constater que ce n'est pas le cas pour l'instant, et que l'image véhiculée par cette place à l'étranger n'est pas des plus flatteuses.

Dans le même temps, on pourrait élargir le trottoir devant le Musée des Instruments de Musique, qui est particulièrement étroit, d'autant plus que l'accès à ce musée est particulièrement malaisé pour les PMR, à cause de la présence de marches.

Le fait que le tram ne s'arrêtera pas devant la gare Centrale est une autre occasion ratée, d'autant plus regrettable que l'objectif est d'améliorer la desserte de la gare Centrale. Pourquoi le tram ne descend-il pas par la rue du Mont des Arts, ce qui lui permettrait de décharger les voyageurs là où ils vont prendre le train.

Ce nouveau projet était-il prioritaire ?

Enfin, dans le même esprit, même si le fait peut paraître anecdotique par rapport à la qualité de l'aménagement proposé, les rails de tram le long du Parc royal devraient subsister.

Notre Région a eu tendance à enlever les rails de tram pour se rendre compte plus tard qu'il fallait en replacer. De plus, en cas d'incident - si le nouveau projet se réalise -, il est toujours utile de disposer d'un trajet de déviation ; ne fût-ce que pour cette

aangenamer.

Bovendien zou het smalle voetpad voor het Muziekinstrumentenmuseum (MIM) dan kunnen worden verbreed.

Het is ook jammer dat de tram niet voor de hoofdingang van het Centraal Station zal stoppen. Waarom hebt u niet beslist om de tram langs de Kunstberg naar beneden te laten rijden?

Is dit nieuwe project van prioritair belang?

In dezelfde zin moeten ook de tramrails langs het Warandepark behouden blijven. Er zijn al veel tramsporen gelegd in het gewest op plaatsen waar ze eerder werden verwijderd. Bij ongevallen is het ook altijd nuttig om een omleiding te kunnen volgen.

Waarom worden de voetgangers opgeofferd voor het autoverkeer? Zult u van de werken voor nieuwe tramlijnen gebruik maken om de openbare ruimte anders in te richten? Zal het Centraal Station goed bediend worden door de trams?

raison, je plaide pour la conservation des rails. Mais sans doute s'agit-il d'un autre volet selon les plans présentés.

J'attends donc beaucoup de réponses sur divers thèmes : d'abord, en termes de hiérarchie des modes de transport. Pourquoi sacrifier les piétons au profit des voitures ? Ensuite, l'importance de la requalification de l'espace public à l'occasion de grands travaux pour faire passer des lignes de tram. Enfin, la réelle bonne desserte de la gare Centrale par les trams qui y seraient déviés.

Discussion conjointe

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

M. Philippe Close.- Il n'est un secret pour personne que c'est un projet qui me tient fort à coeur. Comme cela a été dit par plusieurs intervenants, nous avons la chance d'avoir à Bruxelles un véritable quartier de musées.

Ce projet a pour objectif, au-delà du transfert multimodal que permet cette plateforme de métro, bus et trams qui viendrait près de la gare Centrale - et dont il faudrait peut-être revoir les arrêts -, la requalification de la place Royale. En effet, selon les différentes études réalisées, notamment par la Fondation Roi Baudouin, en laissant le tram et les arrêts sur la place Royale, on devait faire des quais tellement larges que la requalification et le renouvellement du dessin de cette place s'imposaient. Cette place est l'un des joyaux de Bruxelles et il faut y éviter au maximum la présence automobile stagnante et, si possible, de transit.

Il ne faut pas nier, comme cela a été dit par plusieurs intervenants, qu'il y a actuellement des problèmes par rapport à l'accès piéton dans le dessein. Il est vrai que la réduction des trottoirs est l'inverse de ce qui est imaginé dans la plupart des projets. Cela doit sans doute être retravaillé.

Par rapport à la crainte des commerçants, nous avons attiré de nouveaux commerçants dans la rue Ravenstein, autour de Square. Il faut prendre cela en compte. Comme on le sait, dans tout chantier d'envergure, il y a une prise en charge et une prise en compte de leurs intérêts. Leurs craintes sont légitimes, mais ce n'est pas pour cela qu'il faut

Samengevoegde bespreking

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

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Dit project ligt mij na aan het hart. Wij hebben het geluk om in Brussel een echte museumwijk te hebben.*

Dit project heeft niet alleen tot doel een multimodaal platform te creëren ter hoogte van het Centraal station, maar ook om het Koningsplein te hertekenen en minder autoverkeer op het plein toe te laten.

Er zullen brede tramhaltes worden aangelegd, maar er zijn op de plannen nog problemen met de voetgangerstoegangen, aangezien de trottoirs worden versmald. Dat moeten we herzien.

De handelaars zijn niet gerust over het project, maar dat wil niet zeggen dat wij het project moeten stopzetten. Het is belangrijk om naar hen te luisteren en na te gaan wat wij kunnen doen. Wij zijn er overigens in geslaagd om nieuwe handelaars aan te trekken in de Ravensteinstraat, rond Square.

De vorige sprekers hebben vermeld wat er in de overlegcommissie is gebeurd. Brussel-Stad had meerdere ontmoetingen met de MIVB gehad en instemming gegeven om het project voor te zetten mits enige wijzigingen, er wat naïef van uitgaand dat het gewest akkoord ging. Het gewest kondigde in de overlegcommissie evenwel aan dat het tegen het project was.

De gemeenten blokkeren vaak gewestelijke projecten. In dit geval had de Stad-Brussel echter haar akkoord gegeven. De MIVB had de Stad-

arrêter le projet. Il faut les entendre et voir ce qu'on peut faire.

Les deux collègues précédents ont soulevé ce qui s'est passé en commission de concertation. Il n'est pas possible de fonctionner comme cela. Alors que le Collège de la Ville de Bruxelles avait eu plusieurs rencontres avec la STIB et, se disant naïvement que la Région était d'accord, avait marqué son accord pour poursuivre ce projet, un accord sur le principe assorti de remarques. En commission de concertation, sans appel téléphonique ni autre signe pour prévenir, le représentant de la Région a annoncé qu'il était contre ce projet.

Il arrive souvent que des communes bloquent des projets régionaux. Concernant ce projet, la Ville avait toutefois marqué son accord à l'unanimité. La STIB avait entamé une démarche positive puisqu'elle avait contacté la Ville de Bruxelles antérieurement. Bien que les remarques relatives aux trottoirs ou aux couloirs réservés aux vélos n'eussent pas été examinées, le principe d'une ligne de tram descendant vers le centre par là était acquis.

Pour les échevins de l'urbanisme, et notamment pour M. Ceux, il n'est pas aisé d'être ainsi confronté aux représentants de la Région. Des travaux d'une telle ampleur sont généralement considérés avec une certaine appréhension, notamment celle des commerçants, qui nourrissent une crainte qui peut être justifiée.

Il importe toutefois pour l'échevin de l'urbanisme d'assurer la réalisation du projet. Il est à la fois sous la pression de la STIB qui souhaite voir la réalisation du projet et est amené à devoir s'y opposer parallèlement. Cette situation risque de détériorer le climat de confiance autour du projet.

Heureusement, elle ne se présente pas souvent. J'ai insisté auprès du cabinet du ministre compétent pour que ce genre de situation soit clarifiée à l'avenir auprès des administrations, et que la Région précise ses intentions avant d'entamer des concertations.

A titre d'exemple, l'aménagement d'un contresens rue du Lombard pour lequel la Ville de Bruxelles avait déjà marqué son accord, aura finalement été reporté, car il empêchait certains parlementaires de

Brussel op voorhand gecontacteerd. Hoewel de opmerkingen met betrekking tot de trottoirs en de fietspaden niet werden onderzocht, werd het principe van een tramlijn naar de benedenstad goedgekeurd.

Werken van een dergelijke omvang veroorzaken heel wat ongerustheid, met name bij de handelaars. Het was dus allesbehalve aangenaam voor de schepen van Stedenbouw om plots het gewest tegen zich te krijgen in de overlegcommissie.

Om dergelijke situaties in de toekomst te vermijden, heb ik er bij het kabinet van de bevoegde minister op aangedrongen dat het gewest voortaan zijn voornemens en bezwaren bekend zou maken voordat het overleg van start gaat.

De Stad-Brussel had toestemming gegeven voor een busstrook in tegengestelde rijrichting in de Lombardstraat, maar dit project is voorlopig stilgelegd omdat het de toegang tot het Brussels Parlement bemoeilijkt voor officiële bezoeken en bepaalde parlementsleden verhindert om voor het gebouw te parkeren.

Een dergelijke houding kan interessante projecten vertragen. Het is belangrijk dat de administratie zo snel mogelijk haar bezwaren meedeelt.

Het bezwaar met betrekking tot de voetgangers is terecht. Als dat bezwaar echter pas tijdens het overleg wordt geformuleerd, is de kans groot dat de overheid tegenover alle andere belanghebbenden komt te staan.

stationner devant le bâtiment. Il importait par ailleurs de préserver un espace dégagé devant le bâtiment pour permettre l'accès des éventuels chefs d'État en visite. Un bus stationnant devant le bâtiment aurait fait mauvais genre.

Ce genre de situation peut handicaper des projets intéressants lorsqu'on en arrive au stade de la concertation. Il convient de sensibiliser l'administration sur la formulation possible d'éventuelles objections à ce stade.

Ainsi, comme le souligne Mme Delforge, l'objection relative au problème des piétons est une réalité. Toutefois, celle-ci ne peut être formulée au moment de la concertation, puisque cela risque de confronter les pouvoirs publics à l'ensemble des intéressés, ce qui n'est pas une bonne chose. Cet exemple permet néanmoins de souligner que la Ville avait joué le jeu de la Région.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Mon groupe est favorable à l'élaboration d'une nouvelle ligne de tram vers la gare de Bruxelles Central. Selon les estimations, ce projet permettrait de doubler le nombre d'usagers et de délester le métro. Il s'agit néanmoins d'un chantier considérable, dont les nuisances affecteront de nombreuses rues aux alentours, mais avec des avantages a posteriori.*

Vous prévoyez par ailleurs d'améliorer le confort des cyclistes. J'ai néanmoins l'impression que les piétons et les cyclistes sont relégués au second plan, au mépris du principe STOP et au profit de la circulation automobile. Au cours de la concertation précédente, des erreurs ont été commises. Des étapes ont été négligées comme l'étude d'incidence, le rôle du manager vélo et la concertation avec Bruxelles Mobilité.

Je constate par ailleurs que rien n'est fait pour améliorer le confort du cycliste. Il importe que le croisement entre les voies de tram et les pistes cyclables soit mieux conçu qu'actuellement. Comme le souligne Mme Delforge, il importe de profiter de la réalisation de ce chantier pour canaliser la circulation automobile, notamment par l'aménagement de sens uniques.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb goed en slecht nieuws. Ik begin met het goede. Onze fractie vindt het een goed idee dat er een nieuwe tramlijn komt die het Centraal Station beter bedient. Dat staat trouwens ook in de beheersovereenkomst met de MIVB. Volgens schattingen zou zulks het aantal gebruikers op dat stuk verdubbelen, waardoor de metro ontlast zou worden. Het concept is zeer goed. Het wordt een grote werf, waarbij een heleboel straten betrokken zijn, wat voor heel wat ongenoegen zal zorgen. Maar bij elke grote werf zijn er nadelen in de hoop dat er achteraf voordelen komen. U hebt in de pers ook nog verklaard dat het fietserscomfort verhoogd zou worden. Het slechte nieuws is dat het plan een dikke 'onvoldoende' verdient. Ten eerste heb ik de indruk dat het STOP-principe een OP-principe is geworden: openbaar vervoer en privétransport, dus de auto. Men is de voetganger en de fietser vergeten. Er is ook een en ander fout gelopen in het voorafgaand overleg met de diverse actoren. Er zijn stappen overgeslagen, onder meer de effectenstudie, de rol van de fietsmanager in het geheel en overleg met Mobiel Brussel. Het is een serieuze stommiteit om in zo'n belangrijk dossier stappen over te slaan.

Verder stel ik vast dat men er alles aan doet om de fietser geen comfort te bieden. Ik heb het plan bekeken: de combinatie fiets en tram is niet altijd

Cela aura des conséquences pour les automobilistes, mais c'est justement là le but de l'application du principe STOP qui consiste à favoriser autant que possible les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

Il existe de nombreuses rues exclusivement piétonnes et interdites aux cyclistes. Il est inévitable que les cyclistes empruntent certaines de ces rues par facilité. Une situation dangereuse. Il s'agit d'un problème récurrent à Bruxelles, car ceux qui conçoivent les plans ne se déplacent vraisemblablement pas à vélo.

Je ne doute pas que de nombreuses remarques ont déjà été formulées à l'encontre des recommandations du comité consultatif. Je vous épargne donc les détails liés à l'utilisation du matériel, au croisement des voies de tram, à l'absence de pistes cyclables séparées, à l'accès interdit des zones piétonnes ou des rues à sens unique pour les cyclistes. Bref, le projet ne mérite que 1 sur 10.

Mme la présidente *(en néerlandais)***.-** *Le principe STOP est donc un flop !*

La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Madame la présidente, il s'agit d'une question importante pour le centre de notre Région. Le groupe CDH partage le principe de ce projet, en raison de son caractère visionnaire et indispensable. J'aurais même souhaité recevoir un plan de ce nouvel aménagement, mais ce sera pour plus tard.

En termes de contraintes, je déplore néanmoins le peu de place accordée aux cyclistes et aux piétons. De temps en temps, j'ai l'occasion d'organiser l'une ou l'autre visite. Et je puis vous assurer que le

even keurig. Men moet ervoor zorgen dat de kruisingen met tramsporen zo goed mogelijk gebeuren. Ik sluit me volledig aan bij het voorstel van mevrouw Delforge om van zo'n grote werf te profiteren om de autostromen te verbeteren door eenrichtingsstraten te maken. Uiteraard heeft dat voor de automobilisten consequenties, maar het is net de bedoeling om het STOP-principe toe te passen, en voetgangers, fietsers en openbaar vervoer zoveel mogelijk te bevoordelen.

Er zijn een heleboel straten die volledig voetgangerszone worden en waar fietsen niet mogelijk is. Fietsers gebruiken een natuurlijke weg, als men bergaf fietst, gaat men niet opeens een andere weg nemen omdat het niet mag. Een heleboel fietsers gaat gewoon illegaal fietsen, en dat is veel gevaarlijker. Dat is het probleem met Brussel in het algemeen. Diegenen die de plannen maken, verplaatsen zich blijkbaar niet met de fiets.

De Ravensteinstraat bijvoorbeeld maakt geen deel uit van de drie gewestfietsroutes. Maar fietsers gebruiken die nu eenmaal, omdat de straat naar beneden loopt.

Ongetwijfeld heeft men al heel wat opmerkingen op de aanbevelingen van de adviescommissie geformuleerd. Ik bespaar u alvast de details in verband met het gebruik van het materiaal, de kruising van het tramspoor, het ontbreken van aparte fietspaden, het niet-openstellen van voetgangerszones of eenrichtingsstraten voor fietsers. Kortom, het project verdient slechts 1 op 10.

Mevrouw de voorzitter.- Het STOP-principe is dus een flopprincipe geworden!

Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Mijn fractie staat principieel achter dit project, omdat het een noodzakelijke en toekomstgerichte aanvulling betekent op het netwerk. Kunt u me een kopie van de plannen bezorgen?*

Ik betreur wel dat het project weinig ruimte biedt aan fietsers en voetgangers. Ik organiseer groepsbezoeken in die wijk en stel telkens vast dat het voetpad te smal is, waardoor de voetgangers zich op de weg moeten begeven. Gezien het hoge aantal tentoonstellingen moet de mobiliteit daar

trottoir actuel est encore trop étroit.

En effet, qu'il s'agisse du musée Magritte ou du Musée d'Art ancien, je puis vous assurer que les visiteurs se retrouvent sur la voie réservée aux automobilistes. En raison du nombre important d'expositions, il convient d'imaginer un autre système que celui en vigueur, mais il ne s'agit en tout cas pas de restreindre la voie piétonne.

Comme ma collègue, Mme Maes, je regrette que rien ne soit prévu pour les cyclistes, dont je suis. Dès que vous dépassez la place Royale, soit vous roulez sur le trottoir soit vous allez dire bonjour à Godefroid de Bouillon. Plusieurs associations pro-cyclistes et pro-mobilité souhaitent que cet aménagement soit amélioré.

De même que Mme Teitelbaum, nous nous posons des questions sur les vibrations que subiraient certains bâtiments (musées, logements, hôtels de maître abritant des administrations). Bruxelles Mobilité a rendu un avis défavorable. Est-il concevable de le prendre en compte ?

N'est-il pas possible de prévoir un sens unique ? Je pense que ce serait plus simple si on imaginait un plan global de ce Pentagone de sorte à diminuer les embouteillages. Je suis persuadée qu'il y aurait une possibilité de prévoir un sens unique Monts des Arts-rue des Colonies de sorte à faciliter le projet de tram et les modes alternatifs.

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

Mme Cécile Jodogne.- Madame la présidente, permettez-moi d'afficher un petit sourire suite à l'intervention de M. Close. On nous reproche souvent l'existence de dix-neuf communes pour une Région unique et cohérente. Pour une Région, je ne sais combien il y a de cabinets ministériels et d'administrations, de pararégionaux, d'ASBL régionales sous la tutelle de la même ministre qui ne parviennent pas à adopter une attitude cohérente. Qu'on ne vienne pas nous dire que ce sont les communes qui empêchent la Région de tourner en rond !

Concernant ce projet, je voudrais parler de zones qui vont au-delà du quartier de la Place royale et de la gare Centrale. Ce trajet entraîne un allongement du parcours. Personne ne me contredira si je dis

inderdaad worden herzien, maar dat mag niet ten koste gaan van de voetpaden. Voor fietsers is het moeilijk rijden voorbij het Koningsplein: ofwel rijden ze op het voetpad, ofwel rijden ze zo dicht mogelijk bij het centrale standbeeld.

Ook ik ben bezorgd om de trillingen die nadelig kunnen zijn voor de gebouwen (musea, woningen en herenhuizen die administratieve diensten huisvesten). Mobiel Brussel heeft een negatief advies uitgebracht. Zal daar rekening mee gehouden worden?

Het moet mogelijk zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Koloniënstraat en op de Kunstberg om meer ruimte te geven aan de tram en alternatieve vervoermiddelen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).- Vaak zegt men dat het bestaan van de negentien gemeenten goed bestuur in de weg staat. Maar uit het betoog van de heer Close maak ik op dat de vele gewestelijke kabinetten, administraties, instellingen en vzw's er niet in slagen om tot een coherent standpunt te komen. De beschuldigingen aan het adres van de gemeenten lijken me dan ook meer dan ongepast!*

Het project lijkt geen rekening te houden met het feit dat de bediening van de haltes op de Kunstberg het traject van reizigers richting Sint-Joost, Schaarbeek, Laken en Jette zal verlengen. Veel alternatieven hebben die reizigers niet, gezien het magere openbaarvervoersnet in die gemeenten.

que la ligne droite est le plus court chemin pour aller d'un point à un autre. Il est vrai que les dessertes sont importantes mais a-t-on pensé à l'allongement des parcours vers Saint-Josse et Schaerbeek et vers Laeken et Jette ? De plus, il n'y a pas beaucoup d'autres possibilités pour rejoindre cette partie de Bruxelles qui ne dispose pas de lignes de métro ni d'une offre étoffée de transport en commun.

Le terminus du 94 semble prévu dans les plans. Cela voudrait donc dire qu'il y aurait au minimum une rupture de charge et, au pire, une disparition de ce trajet vers Saint-Josse, Schaerbeek, Laeken et Jette. Je devrais même parler d'une rupture de charge supplémentaire car dois-je rappeler qu'on assiste à une détérioration de la desserte dans cette zone puisqu'on a déjà supprimé le 56 et le 52 et qu'il y a une rupture de charge pour le tram 55, qui est la ligne la plus fréquentée de toute la Région et pour laquelle on n'offre pas de solution de rechange.

Je ne vais pas revenir sur les incidences énormes pour la galerie Ravenstein, le Palais des Beaux-Arts, le Palais des Congrès qui vient d'être inauguré en grande pompe et qui me semble renouer avec le succès. Ces différents bâtiments ont dû subir pendant deux ou trois ans un chantier de l'autre côté de la gare Centrale.

Comme vous l'avez souligné, les commerçants viennent de se réapproprier la rue Ravenstein. Et voilà que, à peine les voilà installés, ils apprennent que les travaux vont durer quatre ans ! De plus, mais il est possible que ce ne soit qu'une rumeur, on leur propose une indemnité de 70 euros par jour si jamais ils doivent fermer. Pensez-vous vraiment qu'ils tiendront le coup avec une telle somme ?

S'agit-il d'un investissement indispensable ? Il a été question de 17 millions d'euros. D'autres attentes existent. Peut-être la Région pourrait-elle d'abord terminer les gros chantiers qu'elle a commencés. Et nous entendons qu'il n'y a pas assez de sous pour les achever ! Je pense notamment au boulevard Léopold III.

Bien entendu, la question d'une nouvelle desserte pour la gare Centrale est pertinente, mais je ne suis pas sûre que la réponse apportée ici soit la bonne.

Au cas où ce projet se maintiendrait quand même,

De plannen voorzien in een eindstation voor tram 94. Dat betekent dat er een traject richting Sint-Joost en de verder gelegen gemeenten verdwijnt. Bovendien zullen de tramreizigers moeten overstappen op een andere lijn, en dat terwijl tramlijnen 56 en 52 al werden geschrapt en het traject van tramlijn 55 (de meest gebruikte lijn van het gewest) werd ingekort.

De gevolgen van de werken zouden enorm zijn voor de Ravensteingalerij, Bozar en het pas vernieuwde Congressenpaleis, die eerder al te kampen hadden met werken aan de andere kant van het Centraal Station.

De handelaars vestigen zich nog maar pas weer in de Ravensteinstraat en worden alweer met een werf van vier jaar opgezadeld. Naar verluidt ontvangen ze 70 euro per dag als ze moeten sluiten. Denkt u nu echt dat dat volstaat?

Misschien kan het gewest die 17 miljoen euro beter elders investeren, bijvoorbeeld door een aantal grote werven af te werken, zoals aan de Leopold III-laan. Het Centraal Station moet beter bediend worden, maar kan dat niet anders?

Als het project toch doorgaat, kan dan niet een van de twee lijnen behouden blijven? Waarom kan lijn 92 niet langer langs de Koningsstraat lopen en het Warandepark en het parlement bedienen? Dat zou er meteen ook voor zorgen dat de tramsporen behouden blijven, zoals mevrouw Delforge wil.

ne pourriez-vous pas envisager qu'une des deux lignes conserve son tracé le long de la rue Royale ? Pourquoi le 92 ne pourrait-il pas poursuivre l'axe de la rue Royale ? Madame Delforge, vous souligniez l'importance de garder les rails de tram. Quelle meilleure garantie que de laisser une ligne de tram circuler ? Cela permettrait aussi de desservir le parc Royal et le parlement.

Voilà les quelques réflexions que m'a inspirées ce projet de la STIB.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce dossier semble tenir à cœur à de nombreuses personnes, ce qui doit être considéré comme une preuve d'une association étroite et positive au développement de ce projet et des transports en commun à Bruxelles. J'essaierai donc de livrer une réponse aussi complète que possible aux quinze questions qui sont ressorties des trois interpellations, auxquelles se sont ajoutées celles des autres intervenants.

Il convient en tout premier lieu de rappeler que le projet de tram à la gare Centrale fait partie des cinq extensions de réseau dont la réalisation est prévue au contrat de gestion 2007-2011 de la STIB et qu'il figure également dans le Plan Iris 2 que le gouvernement a approuvé.

La STIB a désigné pour préparer sa demande de permis d'urbanisme une association de bureaux d'études de renommée internationale. Il s'agit de SNC-Lavalin - Richez Associés - R²D² Architecture et Aries Consultants. Ces bureaux ont eu l'occasion d'exercer leurs talents dans d'autres villes d'Europe, qui développent des réseaux de tramways dans des centres historiques.

Je commencerai par répondre aux questions de madame Teitelbaum :

La presse relate que l'inspecteur de Bruxelles Mobilité s'oppose au projet. En réalité, celui-ci n'a pas remis un avis négatif sur le projet, mais il a émis des remarques concernant les cyclistes et les piétons dans le cadre de l'enquête publique. Une concertation avait toutefois eu lieu auparavant, qui incluait Bruxelles Mobilité, et il est regrettable que ces points n'aient pas été abordés à cette occasion. Nous prendrons contact avec les personnes

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is goed dat zoveel mensen begaan zijn met dit project.*

De omlegging van de tramsporen naar het Centraal Station is een van de vijf plannen voor de uitbreiding van het MIVB-netwerk die in het beheerscontract van 2007-2011 van de MIVB en het Iris 2-plan zijn opgenomen.

De MIVB heeft een vereniging van gerenommeerde adviesbureaus ingeschakeld om de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning voor te bereiden.

In de pers werd bericht dat Mobiel Brussel zich tegen het project kant. Mobiel Brussel heeft nochtans geen negatief advies gegeven, maar enkel een aantal opmerkingen geformuleerd inzake fietsers en voetgangers. Het is jammer dat die opmerkingen niet tijdens het voorafgaand overleg ter sprake kwamen. Ik zal contact leggen met de betrokken personen om een oplossing te vinden.

Zowel de stad Brussel als het Brussels Gewest waren voorstander van het project. Het is jammer dat Mobiel Brussel tegenpruttelt, ook al zijn de opmerkingen over onder meer smalle voetpaden relevant.

De planning van de werken is nog niet in detail bepaald. De werken zullen echter in meerdere fasen verlopen om de overlast voor de buurtbewoners en de handelaars zoveel mogelijk te beperken.

In een eerste fase worden de tramsporen boven de zalen van Bozar en de renovatie van het

concernées pour voir comment il serait possible d'améliorer cette situation.

Le contact avec les administrations est fondamental dans le cadre de tels projets, y compris au-delà des frontières régionales. La Ville de Bruxelles et la Région étaient toutes deux favorables au projet. Dès lors, l'incident lié à Bruxelles Mobilité est regrettable, ce qui ne remet pas en cause la pertinence des remarques émises à propos de l'étroitesse des trottoirs et de la situation des cyclistes.
À ce stade de la procédure, les détails précis de l'organisation du chantier ne sont pas encore déterminés. Cependant, ceux-ci se dérouleront certainement en plusieurs phases coordonnées, pour diminuer au maximum les nuisances pour les riverains et les magasins présents le long des voiries concernées.

La première phase comprend le passage des voies au-dessus des salles du palais des Beaux-Arts et la rénovation de la station de métro de la gare Centrale.

Ces travaux s'inscrivent dans le projet de rénovation du couloir d'accès à la gare. Ils prévoient l'agrandissement de la mezzanine, la création de nouveaux accès en correspondance avec les arrêts du tram et le placement d'un ascenseur destiné aux PMR. Le métro aura un nouvel accès en relation avec la gare Centrale même.

L'installation d'une ligne de tram plus haut que le palais des Beaux-Arts ne sera pas aisée ; nous avancerons avec prudence et prendrons toutes les précautions pour ne pas provoquer de vibrations dans la salle de concert. L'étude a été minutieuse et je donnerai des détails ultérieurement.

Parallèlement à cette première phase se dérouleront les travaux éventuels des concessionnaires, le placement des voies et enfin la finition des aménagements de l'espace public, en dernier lieu.

Beaucoup de remarques traitent du passage prévu pour les voitures. La Ville de Bruxelles a élaboré un plan destiné à rendre le centre-ville moins accessible aux automobiles. Cette politique nouvellement décidée influencera nettement le trafic dans ces quartiers.

La diminution de la place dévolue à l'automobile ne

metrostation aangepakt.

Er zijn ook plannen om de gang van het Centraal Station naar het metrostation op te knappen. Bij de nieuwe tramhaltes zouden er toegangen naar die gang komen. Ook de plaatsing van een lift is gepland.

Tramsporen aanleggen vlak bij de concertzalen van het Bozar is geen eenvoudige zaak. We zullen voorzorgsmaatregelen nemen om trillingen te vermijden. Er is een gedetailleerde studie uitgevoerd.

Tijdens de eerste fase zullen ook concessiehouders werken uitvoeren, worden de sporen geplaatst en de openbare ruimte ingericht.

Er werden veel opmerkingen geformuleerd over het autoverkeer. De stad Brussel heeft een plan opgesteld om het autoverkeer in het stadscentrum te ontmoedigen. Er komt minder ruimte voor auto's, zonder compensaties. We zullen na het openbaar onderzoek nagaan welke wijzigingen er nog moeten worden aangebracht aan het plan.

De verkeerssituatie werd in nauw overleg met de politiezone bestudeerd. Alle privéparkings van de gebouwen in de omgeving zullen toegankelijk blijven, doorgaans via straten waar eenrichtingsverkeer zal gelden. De buurtbewoners werden bij het overleg betrokken.

Het project is bestudeerd door een vereniging van adviesbureaus. Het was de bedoeling om een project te realiseren dat ook in esthetisch opzicht voorbeeldig is.

De MIVB deed een beroep op het bureau D2A, dat gespecialiseerd is in deze materie.

Mevrouw Teitelbaum, ik zie het wel goed komen met de Ravensteingalerij. De nieuwe tram kan ook meer mensen aantrekken. Handelaars hebben vaak de neiging om te pessimistisch te zijn.

De Houtmarkt wordt inderdaad heringericht. Nu is het plein weinig geschikt voor voetgangers, omdat het centrale deel ontoegankelijk is. Het monument wordt verplaatst, zodat het plein een echte ontmoetingsplek kan worden. Ik ben bereid om dit project voor te stellen in de commissie.

sera évidemment pas compensée. Nous étudierons ensuite les corrections à apporter au plan, après concertation publique, pour décider de ce qui doit être maintenu au profit des voitures.

Le schéma de circulation a été étudié en étroite coordination avec la zone de police. Toutefois, tous les parkings privés des immeubles situés dans le périmètre du projet resteront accessibles, mais généralement par des rues mises à sens unique. Je rappelle qu'une concertation avec Bruxelles Mobilité a aussi réuni tous les riverains concernés par le projet.

Sur le plan de l'esthétique, de l'intégration urbaine et des contraintes acoustiques à rencontrer, l'étude du projet a été réalisée par une association de bureaux d'études couvrant l'ensemble des compétentes requises, et ce, de manière transversale. Comme en témoigne le dossier, le souci de réaliser un aménagement exemplaire sur le plan esthétique a dominé toute la réflexion des auteurs de projet.

La STIB a eu recours à l'expertise du bureau D2A, qui est spécialisé en la matière.

Mme Teitelbaum, je ne suis pas aussi pessimiste que vous pour ce qui est de la fréquentation de la galerie Ravenstein, qui a récemment été rénovée. La présence du tram peut tout aussi bien augmenter le passage. Un commerçant pense toujours au pire, mais je crois que le contraire pourrait tout aussi bien se produire.

L'ensemble de l'espace public du Marché au Bois sera effectivement réaménagé. Les auteurs du projet ont constaté la faible qualité de l'aménagement existant et de sa médiocre appropriation par les piétons du fait de l'inaccessibilité de sa partie centrale. Il est dès lors proposé de réaménager entièrement cet espace, de mieux le mettre en valeur. Le monument sera déplacé. Le but est d'en faire un lieu de convivialité et de rencontre. Je suis d'accord avec ceux qui ont proposé une présentation du projet en commission. Le but de ce projet est que les piétons se réapproprient cet espace.

En ce qui concerne la rue du Gentilhomme, une amélioration notable a été apportée à la suite des remarques de la Ville de Bruxelles et de Bruxelles Mobilité. Nous sommes ouverts à la discussion en

Dankzij de opmerkingen van de stad Brussel en Mobiel Brussel is er heel wat verbeterd aan de Jonkersstraat. In afwachting van de resultaten van het overlegcomité sta ik open voor een discussie. De uiteindelijke oplossing moet aan ieders behoeften voldoen.

Na het overleg zal het plan wellicht verbeterd worden.

(verder in het Nederlands)

Aan mevrouw Maes en mevrouw Caron, die fervente fietsers zijn, laat ik opmerken dat de fiets zijn volwaardige plaats moet krijgen in het plan.

Overigens ben ik het ermee eens dat de voetpaden te smal zijn.

(verder in het Frans)

Het budget voor dit project is hetzelfde als dat voor andere uitbreidingsprojecten van het tramnet. De studies hebben aangetoond dat met deze omlegging een aanzienlijk bijkomend klantenpotentieel kan worden bereikt. Daarom werd deze prioritaire investering opgenomen in het meerjarig investeringsprogramma voor deze legislatuur.

Ik weet niet of de veranderingen tot een onderbreking van de tramlijnen vanuit Schaarbeek zullen leiden, maar zij zullen wel een directere en aangenamere toegang tot het Centraal Station en het stadscentrum bieden. Ook de inwoners uit de bovenstad, Ukkel of Elsene zullen dankzij die tramlijn een directe verbinding met een belangrijk station krijgen.

De vraag of de sporen zullen worden behouden, is nog niet definitief opgelost. Het feit dat deze sporen hoe dan ook moeten worden gerenoveerd, is een extra argument voor hun verder behoud, al was het maar om er historische trams te kunnen laten rijden, de exploitatie zo soepel mogelijk te maken in geval van incidenten of andere uitbreidingsmogelijkheden van het net open te laten.

Een laatste voordeel van de nieuwe route is dat de tram de neutrale zone rond de federale instellingen zal kunnen vermijden. Daardoor kan de continuïteit van de exploitatie worden gewaarborgd, zelfs in geval van gebeurtenissen die de sluiting van de

attendant les résultats de la commission de concertation. La solution retenue devra répondre aux intérêts de tous, cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite inclus.

Le plan sera très probablement amélioré suite à la concertation.

(poursuivant en néerlandais)

Aux ferventes cyclistes que sont Mmes Maes et Caron, je rappelle que le vélo doit avoir une place à part entière dans le plan.

Par ailleurs, je suis d'accord sur le fait que les trottoirs sont trop étroits.

(poursuivant en français)

Le budget nécessaire à la réalisation de ce projet est conforme à tous les autres projets d'extension du réseau tram à Bruxelles. De plus, les études ont clairement démontré l'importance du potentiel supplémentaire de clientèle généré par ces aménagements. C'est la raison pour laquelle cet investissement prioritaire est repris dans le programme pluriannuel d'investissements des Travaux publics pour cette législature.

Concernant les trams venant de Schaerbeek, s'agit-il d'une rupture de charge supplémentaire ? Je ne sais pas. Mais, de toute façon, on pourrait grâce à cet aménagement avoir un accès direct et bien plus agréable à la gare Centrale et au centre-ville. On n'a pas non plus mentionné les avantages qu'y trouveront les gens du haut de Bruxelles-Ville, d'Uccle ou d'Ixelles, qui seront directement connectés à une gare très importante.

La question du maintien des voies existantes posée par Mme Delforge n'a à ce jour pas encore été tranchée définitivement. Le fait que ces voies, vu leur ancienneté, devront de toute façon être rénovées avant la mise en service de la déviation plaide en faveur de leur maintien ultérieur, ne serait-ce que pour le passage de trams historiques, pour disposer, comme vous le suggérez, d'une plus grande souplesse d'exploitation en cas d'incident, ou encore pour laisser ouvertes d'autres possibilités d'évolution du réseau.

Il est à noter, à toutes fins utiles, que l'un des avantages du nouveau tracé consiste en le fait qu'il

neutrale zone voor het verkeer vereisen.

permettra au tram d'éviter la zone neutre autour des instances fédérales, et donc de garantir une continuité de l'exploitation même en cas d'événements nécessitant la fermeture de la zone neutre au trafic. Ce n'est évidemment pas la raison de ce projet, mais c'est un avantage que je voulais mentionner.

Je crois que ce projet est soutenu par beaucoup de gens et d'instances, même si on doit encore lui apporter quelques améliorations.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Nous verrons sur pièces. Tant de choses restent en suspens...

S'agissant du problème de l'acoustique, des études ont été effectuées. Par rapport aux vibrations, notamment au Palais des Beaux-Arts où se produisent également des concerts, leurs conclusions étaient moins optimistes que les vôtres.

Ensuite, aux fins de requalifier l'espace public, des travaux ont eu lieu autour de la gare de Bruxelles-Central. Ils sont enfin en phase d'achèvement. Vous n'allez quand même pas tout recommencer et dépenser à nouveau de l'argent !

Pour la place du Marché au Bois, il est prévu notamment de déplacer sa statue, et je ne sais pas si un bâtiment y est classé, mais cet endroit possède en tout cas un cachet historique et esthétique. Je n'ai pas très bien compris dans quelle mesure cet aspect sera respecté.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Er moeten nog heel wat knopen worden doorgehakt.*

Er is akoestisch onderzoek verricht. Wat de trillingen betreft, zijn de bevindingen van de onderzoekers minder positief dan die van u, zeker wat de concertzalen van de Bozar betreft.

De heraanleg van de onmiddellijke omgeving van het Centraal Station is bijna afgerond. U bent toch niet van plan om van voren af aan te herbeginnen en opnieuw geld uit te geven?

Op de Houtmarkt zal het standbeeld worden verplaatst. De gebouwen op het plein hebben een heel eigen cachet. Zal daaraan worden geraakt?

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, je vous remercie pour l'attention que vous portez aux nombreuses remarques qui ont été émises.

Concernant l'avis, négatif ou non, de Bruxelles Mobilité, il est salutaire que Bruxelles Mobilité décèle de graves problèmes dans le projet et les signale en temps voulu ; en revanche, on peut se demander si Bruxelles Mobilité est entendue lorsqu'elle émet un avis.

La création de nouveaux accès en cheminement souterrain vers la gare Centrale me fait songer à

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het is goed dat u rekening houdt met de opmerkingen van Mobiel Brussel.*

Het plan om nieuwe ondergrondse gangen naar het Centraal Station aan te leggen, doet me denken aan Parijs met zijn vele metro- en treinstations die door lange gangen met elkaar verbonden zijn. Persoonlijk vind ik het aangenamer om me bovengronds te verplaatsen. Daarom pleit ik voor tramhaltes in de buurt van een station.

U meldt dat Brussel-Stad een plan bestudeert om

Paris qui dispose d'une multitude de gares, de stations de métro, comportant une longueur incroyable de couloirs à franchir. Pour moi, il est souvent préférable et plus agréable de marcher en rue plutôt que sous terre.

C'est pourquoi je continue à plaider pour une réduction du temps de parcours entre la descente du tram et le quai d'une gare.

Vous nous signalez que la Ville de Bruxelles a étudié un plan pour diminuer la circulation automobile. J'y vois un plaidoyer pour la suppression de la bande voitures montante : si le plan a été correctement conçu, le nombre de voitures aura diminué. Cela mérite une certaine cohérence.

Ensuite, vous avez bien entendu nos remarques, mais vous restez floue sur la marge de modification et les propositions émises. Pourriez-vous nous témoigner davantage d'engagement ?

Enfin, cet aspect n'a pas été abordé, mais je tiens à attirer votre attention sur le parking des cars touristiques situé rue Cardinal Mercier. S'il doit être déplacé, j'aimerais savoir où ces cars seront envoyés. Ce problème devrait être résolu avant qu'il ne se pose pour éviter de devoir recourir à des projets particuliers et coûteux.

Je terminerai en insistant sur la rupture de charge dont parlait Mme Jodogne : aux heures de pointe, le 94 s'interrompt déjà à la place Louise. C'est parfois gênant vu que les connections ne suivent pas toujours les horaires sur le papier.

À ce sujet, je reste perturbée : une rupture de charge reste une rupture de charge. Si les passagers doivent alors prendre le métro, on se plaindra de la rapide surcharge du métro et de l'obligation de prévoir des extensions. Il convient d'éviter que les passagers subissent une deuxième rupture de charge et ne doivent prendre une deuxième, voire une troisième correspondance. Sur papier, les correspondances fonctionnent mais, en réalité, toutes celles qu'on nous a vendues dans le plan tram-bus sous la précédente législature ne répondent pas à ce qui était promis.

Quant au risque de dépenses à des endroits où des travaux viennent d'être achevés, il s'agit d'un fait historique.

het autoverkeer te beperken. Logischerwijs zou dat plan de intentie moeten bevatten om de rijstrook opwaarts af te schaffen.

U luistert naar onze opmerkingen, maar in uw antwoord blijft u vaag over een eventuele aanpassing van het plan.

Aan welke locatie denkt u voor de parking voor autocars die zich nu in de Kardinaal Mercierstraat bevindt? Als we die beslissing te laat nemen, zullen we op dure privéprojecten moeten terugvallen.

Tijdens de piekuren heeft lijn 94 nu al zijn eindstation op het Louizaplein. Dat de verbindingen niet altijd volgens de dienstregeling verlopen, is storend. De reizigers zijn geneigd om op de metro over te stappen, waardoor die oververzadigd is. De verbindingen die tijdens de vorige zittingsperiode werden beloofd om de inkorting van de lijnen te compenseren, functioneren niet naar behoren.

Het is ongehoord dat er nieuwe uitgaven zouden volgen voor plaatsen die net heraangelegd zijn.

De werken aan het Centraal Station, die eindelijk zijn voltooid, dateren al van de jaren tachtig. In Brussel duurt het decennia om grote projecten uit te voeren, wat handenvol geld kost en tot absurde situaties leidt.

Le projet qui vient de se terminer à la gare Centrale date des années 80. Cela confirme le fait que, dans notre Région, les projets mettent des décennies à aboutir, ce qui entraîne certaines situations et dépenses absurdes.
Quoi qu'il arrive, ce projet coûtera de l'argent, donc faisons-le bien !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Suite aux résultats de l'enquête publique, nous verrons comment nous pourrons améliorer ce projet.

- Les incidents sont clos.

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 réaménagement de la place Meiser".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉCILE JODOGNE,

concernant "la remise en cause de la construction d'un tunnel sous la place Meiser".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "la réalisation d'un tunnel pour les trams sous la place Meiser".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "la place Meiser".

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, cette interpellation a été rédigée il y a longtemps.

Vous aviez annoncé par voie de presse début

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Na afloop van het openbaar onderzoek zullen we nagaan hoe we het plan nog kunnen verbeteren.*

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE,

betreffende "de invraagstelling van de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "de aanleg van een tramtunnel onder het Meiserplein".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "het Meiserplein".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Begin september kondigde u in de pers aan dat u voorlopig afzag van het plan om een tunnel onder het Meiserplein aan te leggen. U verklaarde dat de*

septembre que vous renonciez à moyen terme à la construction d'un tunnel sous la place Meiser. Vous expliquiez que ces travaux coûteraient quelque 200 millions et qu'ils absorberaient ainsi deux ans du budget régional dédié à l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun.

Par ailleurs, ces travaux coûteux ne feraient gagner que peu de temps aux trams. Il s'agirait d'une minute de gain de temps sur un parcours assez long.

Il y a une polémique quant à la question du tunnel : tunnel routier ou tunnel tram ? Je remarque que ceux qui parlent d'un tunnel tram finissent toujours par évoquer le monstre du Loch Ness : le tunnel routier !

Si vous me la confirmez, je pense que cette décision est assez réaliste. Pour une fois, on ne ferait pas payer les usagers des transports en commun pour résoudre des problèmes générés par l'excès de circulation automobile. Car, même si on enterre le tram, on sait que c'est un pis-aller pour l'usager des transports en commun. On s'occupe uniquement de la facilitation du déplacement du véhicule alors qu'il sera plus difficile pour l'usager d'accéder aux quais, sans oublier le côté sinistre des aménagements de sous-sol, surtout le soir !

Je me réjouissais de l'éventualité de l'abandon de ce projet coûteux.

Cela ne veut pas dire que tout va bien à Meiser et qu'il ne faut rien faire ! Au contraire, la place Meiser est un point noir. Les transports en commun y roulent assez bien, les voitures ont plus de problèmes.

Il serait dommage d'enterrer les usagers des transports en commun pour résoudre les problèmes des voitures.

De plus, notre politique régionale de mobilité va dans le sens d'une diminution du trafic automobile. Nous y voyons des pistes évidentes pour régler la question de Meiser et améliorer sérieusement la qualité de vie des gens qui habitent autour.

C'est très simple : il existe des pistes. Elles consistent à mettre en oeuvre rapidement le schéma directeur Reyers, qui prévoit la réduction du gabarit de l'E40 à trois bandes. Ce n'est pas une véritable

werken 200 miljoen euro zouden kosten, waardoor het volledige budget om het openbaar vervoer vlotter te laten rijden gedurende twee jaar zou worden opgeslorpt.

Bovendien zouden de dure werken slechts weinig tijdswinst opleveren voor het openbaar vervoer.

Overigens woedt er ook een discussie over de vraag of een autotunnel al dan niet niet beter is dan een tramtunnel.

Volgens mij zou het een goede zaak zijn om het idee van de tramtunnel op te geven. De tijdswinst is immers beperkt. Bovendien moeten gebruikers van het openbaar vervoer zich dan ondergronds begeven, wat lastig en ongezellig is.

Daarmee heb ik niet gezegd dat er niets moet gebeuren met het Meiserplein, dat een zwart punt is.

Het zou jammer zijn dat het openbaar vervoer ondergronds wordt gebracht om het probleem van het autoverkeer op te lossen. Bovendien streeft het gewestelijk mobiliteitsbeleid naar een vermindering van het autoverkeer.

Er bestaan een aantal oplossingen. Het volstaat om het richtschema Reyers, dat in een versmalling van de E40 tot drie rijstroken voorziet, toe te passen. Dat is geen echte capaciteitsvermindering, aangezien de autosnelweg maar drie rijstroken telt. Door die aanpassing kan het verkeer echter beter worden gekanaliseerd. Die aanpassing kan vrij snel worden uitgevoerd, namelijk aan de hand van wegmarkeringen en tijdelijke betonblokken.

Een groot deel van de druk op het Meiserplein komt van het Reyersviaduct. Het richtschema houdt daar geen rekening mee. Door die stadssnelweg aan te pakken, zouden wij de autodruk op de Reyerslaan echter sterk kunnen verlichten.

Een derde belangrijke as is de Leopold III-laan. De aanleg van tramlijn 62 zou voor een vermindering van het verkeersvolume langs die kant moeten zorgen.

Is het project van een tunnel onder het Meiserplein definitief begraven? Welk tijdsschema is er vastgesteld voor de studies en de heraanleg van dat plein? Welke budgetten zijn hiervoor uitgetrokken?

diminution de capacité, puisque l'autoroute ne compte déjà que trois bandes. Il reste que cet aménagement va canaliser la circulation. Il suffirait de dessiner des marquages au sol et d'installer des blocs de béton provisoires.

Ensuite, nous savons qu'une bonne partie de la pression sur Meiser vient du viaduc Reyers. Le schéma directeur Reyers ne le prend pas en compte. Or il serait extrêmement intéressant de se demander s'il est opportun de maintenir cette espèce d'autoroute urbaine. Là aussi, nous pourrions agir sérieusement sur la pression automobile de Reyers.

Enfin, un troisième axe est évidemment constitué par le boulevard Léopold III. Or la création de la ligne de tram 62 devrait permettre de réduire le volume du trafic de ce côté-là.

Donc, Madame la ministre, j'aimerais savoir si le percement d'un tunnel sous le carrefour Meiser est écarté. Quel est le planning des études et des travaux pour le réaménagement indispensable de cette place? Quels sont les budgets disponibles pour ce réaménagement, au regard de l'économie réalisée par l'abandon des travaux d'infrastructures souterraines ?

De plus, où en sont les études pour le réaménagement des boulevards de la grande ceinture ? Dans quel délai pouvons-nous espérer voir ce projet se concrétiser ?

Par ailleurs, la réduction du gabarit de l'autoroute de Louvain est-elle concrètement étudiée par l'administration régionale ? Dans l'affirmative, quelles en sont les perspectives de concrétisation ?

C'est avec impatience que j'attends votre réponse.

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

Mme Cécile Jodogne.- Depuis des années, la place Meiser est soumise à une pression automobile énorme. Cette situation ne fait qu'empirer, eu égard à l'augmentation du nombre de véhicules circulant sur nos artères.

Cela fait au moins deux décennies que l'axe Reyers-Wahis-Lambermont attend un remodelage complet portant sur :

Hoe zit het met de studies over de heraanleg van de lanen van de middenring? Wanneer zullen de werken van start gaan?

Heeft de gewestelijke administratie de effecten van een versmalling van de E40 bestudeerd? Wat zijn de conclusies?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).- Het autoverkeer op het Meiserplein is enorm druk en die drukte blijft toenemen. We wachten er al twee decennia op dat de verkeersas Reyers-Wahis-Lambermont onder handen wordt genomen.*

De plannen omvatten de heraanleg van de Lambermontlaan, die nu de gemeente in twee deelt, door het aantal rijstroken te verminderen en een parallelweg aan te leggen voor het plaatselijke

- le réaménagement du boulevard Lambermont, véritable autoroute urbaine qui coupe la commune en deux, et dont on répète année après année qu'il faut en réduire le nombre de bandes dans la descente pour créer une petite desserte locale en parallèle ;

- la suppression du viaduc, héritage d'une vision urbanistique dépassée et totalement opposée aux critères actuels d'aménagement urbain ;

- le réaménagement de la place Meiser, que les Schaerbeekois finissent par rebaptiser la "place Misère".

À part quelques travaux cosmétiques, la place Meiser n'a connu absolument aucun réaménagement depuis des lustres. C'est l'un des gros points noirs, peut-être même le plus noir, en matière de circulation à Bruxelles. S'y jettent le boulevard Léopold III, le boulevard Reyers, le boulevard Lambermont et la chaussée de Louvain, sans parler des avenues Rogier, Plasky ou Cambier.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Pour désengorger la surface, l'idée d'un tunnel a progressivement fait son chemin. Un tunnel d'abord uniquement routier, puis un tunnel dévolu aux seuls transports en commun. Finalement, dans la foulée de l'étude sur la Moyenne Ceinture, une mission a été confiée au même bureau BUUR-Stratec pour étudier différentes possibilités incluant tunnel routier et tunnel tram.

En 2009, Pascal Smet, fidèle à son habitude d'aller trop vite, annonçait même les aménagements promis place Meiser. Promesse reprise par vous-même, Madame la ministre, quand vous lui avez succédé à ce poste. On annonça le début des travaux pour la fin 2010, puis au début de l'année 2011.

À la fin de l'été, quelle ne fut pas notre surprise - celle des membres du gouvernement, de la commune, des bureaux d'études et même de la STIB ! - quand nous apprîmes par la presse que vous renonciez totalement à ce projet. Motif ? "Trop cher par rapport au temps gagné". C'était votre argument principal pour juger l'efficacité du tunnel "peu convaincante". D'un revers de la main, ce projet était reporté aux calendes grecques.

verkeer; de afschaffing van het viaduct, een restant van een achterhaalde stedenbouwkundige visie; en de heraanleg van het Meiserplein.

Het Meiserplein is een van de zwartste punten in het Brusselse verkeer. De Leopold III-laan, de Reyerslaan, de Lambermontlaan, de Leuvensesteenweg, de Rogierlaan, de Plaskylaan en de Cambierlaan komen er op uit.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Het idee van een tunnel wint veld. Naast een reeks andere studies in verband met de middenring, kreeg het studiebureau BUUR-Stratec ook de opdracht om de verschillende mogelijkheden te bestuderen, zoals een tunnel voor het autoverkeer of een voor trams.

In 2009 kondigde Pascal Smet zelfs de werken aan, zoals gewoonlijk te vroeg. Ook u, mevrouw de minister, beloofde dat het plein heringericht zou worden. Eerst zouden de werken beginnen eind 2010, dan werd het begin 2011.

Aan het eind van de zomer deed u de verrassende mededeling dat u afzag van de tunnel. Die zou te duur worden in verhouding tot de tijdswinst die hij oplevert. Het openbaar vervoer zou immers "hoogstens een minuut" kunnen winnen.

Zo'n tunnel speelt echter een rol op lange termijn en dus moet u de efficiëntie op lange termijn ramen.

Bovendien wil ik de studies wel eens zien die beweren dat er maar één minuut tijdwinst te verwachten valt. Binnen tien of twintig jaar wint het openbaar vervoer dankzij zo'n tunnel misschien al heel wat meer tijd. Die tijdswinst moet worden vermenigvuldigd met het grote aantal trams dat langs Meiser rijdt.

Ook de metro is er enkel gekomen omdat de beleidsmakers naar de lange termijn keken. Deze rendabiliteitsberekeningen zijn dus lang niet het enige element van belang.

Het gaat niet enkel om tijdwinst. De tunnel zou ook een positieve invloed hebben op de verkeersknoop op het Meiserplein, waar dagelijks 250.000 personen passeren.

Je voudrais m'arrêter un instant sur cette logique. Lorsqu'on construit un ouvrage d'art comme un tunnel, on s'inscrit dans le long terme. Et c'est sur le long terme qu'il faut apprécier l'efficacité et la pertinence d'un projet d'infrastructure lourde comme celui-ci.

Selon vous, "tout au plus, un tunnel permettrait de faire gagner une minute aux transports en commun". D'abord, je voudrais prendre connaissance des études qui mènent à cette conclusion. Ensuite, pour une minute gagnée aujourd'hui, combien de minutes gagnées dans dix ou vingt ans ? Combien de minutes gagnées sur une journée par tous les trams qui passent par là ?

La politique des transports en commun doit être réfléchie sur le long terme ; sinon, on n'aurait jamais construit de métro. Ces calculs de rentabilité ne sont donc absolument pas le seul élément pertinent.

Mais surtout, il faut réfléchir cet investissement de manière globale, bien au-delà de la question, certes importante, du gain de temps. En effet, ce tunnel, s'il existait, aurait évidemment des conséquences positives sur ce qui se passe sur la place Meiser, un nœud routier, fréquenté quotidiennement par quelque 250.000 personnes.

Dois-je rappeler à la ministre qu'en dehors des trams dont on dit qu'ils "ne gagneraient qu'une minute", il y passe plusieurs lignes de bus, tant de la STIB que de De Lijn, qui perdent un temps précieux chaque fois qu'ils arrivent place Meiser, que ce soit depuis l'avenue Plasky ou la chaussée de Louvain.

Les piétons y sont en situation inconfortable, voire dangereuse, en plusieurs endroits. Les cyclistes y sont totalement perdus et vulnérables. En moyenne, un accident se produit place Meiser tous les six jours. Enfin, en termes d'aménagement, on ne peut pas dire que la place Meiser soit un espace public de qualité.

Donc au-delà du gain de temps pour les trams, il y a le gain de temps pour les nombreux bus qui passent par là, toute la problématique de la sécurité, non seulement pour les automobilistes mais surtout pour les piétons et les cyclistes, ainsi que l'aménagement public qu'on espérerait de meilleure qualité pour la place Meiser.

Niet alleen de trams zitten vaak vast aan het Meiserplein. Ook de bussen van de MIVB en De Lijn verliezen er telkens kostbare tijd.

Het Meiserplein is voorts bijzonder onaangenaam en gevaarlijk voor voetgangers en fietsers.

Om de zes dagen vindt er een ongeluk op het Meiserplein plaats. Het kan dus zeker niet als een kwaliteitsvolle openbare ruimte worden beschouwd.

Er staat dus heel wat op het spel. De heraanleg van dit strategische plein ligt al op de tafel sinds de oprichting van het gewest. Het is hoog tijd dat er iets aan dit zwarte punt wordt gedaan, maar wij moeten goed nadenken welke richting wij uit willen.

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

Op 31 augustus jongstleden hebt u een persverklaring afgelegd , terwijl er op 9 september een bijeenkomst van het begeleidingscomité was gepland om te beslissen welke scenario's er onderzocht zouden worden in de tweede fase. Er was nog niet gekozen tussen een weg- of een tramtunnel of een combinatie van beide was nog niet gemaakt.

U hebt in de pers een cijfer van 200 miljoen euro aangehaald. Volgens de studie zouden de bedragen schommelen van 29 tot 69 miljoen euro voor een wegtunnel en van 10 tot 70 miljoen euro voor een tramtunnel. Zelfs wanneer men beide optelt, komt men maximum aan een bedrag van 140 miljoen. Waar is dat cijfer van 200 miljoen op gebaseerd?

Wij kunnen niet alles hebben. Ofwel roepen wij mobiliteit uit tot onze hoofdprioriteit en steunen wij alle projecten die de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeteren, ofwel zien wij ervan af om de automobilisten geloofwaardige alternatieven aan te bieden.

Uw beslissing lijkt mij voorbarig en in het nadeel van alle gebruikers van het Meiserplein.

Noch voor de mobiliteit, noch voor de veiligheid, noch voor de kwaliteit van de openbare ruimte is het een goed idee om de tunnel te laten varen. Alle weggebruikers en de hele wijk zullen daaronder

Ce réaménagement de la place Meiser est sur la table depuis la création de la Région bruxelloise. Il revêt naturellement un caractère régional vu l'importance stratégique de cette place. Il est indispensable de repenser l'aménagement de cette porte d'entrée de la ville, lieu de passage stratégique dans la circulation intra- et extra-bruxelloise. Le Plan Iris 2, enfin adopté par le gouvernement, début septembre si je ne m'abuse, insiste d'ailleurs sur la nécessité d'intervenir sur ce point noir de la mobilité bruxelloise.

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

Il existe donc, je suppose, un consensus que vous avez décidé de briser alors même que l'étude sur le réaménagement de la place n'a pas encore livré ses conclusions. Vos déclarations, très largement reprises, datent du 31 août alors qu'un comité d'accompagnement était prévu le 9 septembre dernier et devait décider des scenarii à approfondir dans une seconde phase de l'étude, différents scenarii qui n'ont pas la même implication budgétaire et qui peuvent combiner tunnel routier et tunnel tram ou ne reprendre qu'un des deux, les choix n'étant pas faits.

Vous avez lâché le chiffre de 200 millions dans la presse. Si l'on se réfère aux différents montants de l'étude en cours, l'on constate qu'en fonction des options choisies, les ordres de grandeur varient, pour ce qui concerne le tunnel routier, de 29 à 69 millions d'euros, et pour les infrastructures liées aux transports en commun, également selon les options choisies - tunnel pour transports en commun, liaisons des transport en commun avec des lignes existantes, compatibilité avec une éventuelle ligne de métro Nord-Sud, etc. -, la fourchette budgétaire va de 10 à 70 millions. Donc, même en cumulant les deux, on obtient maximum 140 millions. À nouveau, Madame la ministre, d'où sort ce chiffre de 200 millions ?

Certes, 200 millions d'euros représentent une somme particulièrement importante. Mais on ne peut pas tenir tous les discours à la fois. Soit on place la mobilité en tête de ses priorités, et tous les projets qui permettent aux transports en commun de gagner de la vitesse commerciale doivent être soutenus, soit on renonce à offrir des alternatives crédibles aux automobilistes pour qu'ils diminuent l'usage de leur véhicule.

lijden.

Zolang er geen ingrijpende maatregelen komen voor het Meiserplein, is het onmogelijk om het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en het Iris 2-plan nieuw leven in te blazen.

U hebt uw beslissing blijkbaar zonder enig overleg genomen. Is ze nog omkeerbaar? Hebt u de regering erover aangesproken? Welke beslissing heeft die genomen, en wanneer?

Hoe zult u de verkeers- en veiligheidsproblemen van het Meiserplein aanpakken?

U geeft een project op waar we al meer dan twintig jaar op wachten. Bovendien treft u geen maatregelen om het autoverkeer dat Brussel inrijdt te ontmoedigen.

Op welke manier zorgt u ervoor dat de druk van het autoverkeer afneemt en alternatieve verplaatsingsmethoden interessanter worden? Als u doorgaat met uw struisvogelpolitiek, zal dat zeker niet lukken.

En conséquence, Madame la ministre, votre décision me paraît totalement prématurée et préjudiciable à tous les modes de transports et à tous les usagers qui empruntent la place Meiser, qu'ils soient bruxellois ou navetteurs.

Tant sur le plan de la mobilité que sur celui de la sécurité ou de la qualité de l'espace public et de vie aux abords de le place, votre décision me semble aller dans le mauvais sens. L'absence d'intervention forte sur la place Meiser se répercute sur tous les modes de transports et sur tout le quartier.

Tant qu'on n'interviendra pas structurellement sur la place Meiser, il sera impossible de faire respecter la hiérarchisation des voiries fixée par la Région dans le Plan régional de développement durable, et d'atteindre les objectifs fixés dans le Plan Iris 2.

Votre décision, prise sans aucune concertation, semble-t-il, alors que les études sont toujours en cours, m'incite à vous interpeller pour savoir si cette décision est irrévocable dans votre chef. Le gouvernement a-t-il été saisi de cette question ? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-elle été prise et quand ?

De quelle manière comptez-vous répondre aux problèmes de trafic important sur cette place, aux problèmes de sécurité, aux problèmes d'aménagement d'une des plus grandes places de la Région ?

Non seulement la Région - à moins qu'il ne s'agisse de vous - abandonne un projet qui manque cruellement depuis plus de vingt ans, mais en plus, la Région ne prend aucune mesure pour diminuer le nombre de voitures entrant dans Bruxelles.

Si au moins, la Région intervenait en amont... Le schéma directeur Reyers a été évoqué. On pourrait porter notre attention dans la direction du Pont Van Praet par exemple. Comment allons-nous réussir à rencontrer les objectifs de la diminution de la pression automobile et l'augmentation des alternatives des transports en commun et des déplacements doux ?

Si l'on continue à se mettre la tête dans le sable en ce qui concerne la place Meiser, on ne risque pas d'y parvenir.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- La place Meiser est une des plus importantes portes d'entrée vers la Région bruxelloise. Il faut qu'il y ait au plus vite une solution globale pour cette place.*
Pourriez-vous expliquer l'étude que vous avez mentionnée ?

L'étude traitait-elle uniquement du percement du tunnel ou de la situation routière de la place Meiser dans son ensemble ?

Pourriez-vous faire clairement le point sur le projet de réaménagement de la place Meiser ?

Les autres projets de réaménagement, notamment ceux de Stratec et de Buur de mai 2009, ont-ils été abandonnés pour des raisons uniquement budgétaires ?

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

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het Meiserplein is en blijft een van de belangrijkste toegangspoorten tot het Brussels Gewest. We denken dat er zo snel mogelijk een globale oplossing voor het plein moet komen. Ik zal niet alles herhalen wat al eerder is gezegd.

U had het over een studie. Kunt u die toelichten? Handelde de studie enkel over de ondertunneling zelf of over de volledige verkeerssituatie aan het Meiserplein?

Kunt u een duidelijke stand van zaken in verband met de heraanleg van het Meiserplein geven?

Wat is er gebeurd met de vorige plannen voor de heraanleg van het Meiserplein, onder andere die van Stratec en Buur van mei 2009. Daarin was er sprake van een dubbele ondertunneling, een voor de tram en een voor de auto's. Worden die plannen enkel om budgettaire redenen afgevoerd?

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

Mme Danielle Caron.- Madame la ministre, voilà des années que la place Meiser constitue un véritable cauchemar - "point noir" pour les uns, "place Misère" pour les autres - pour tous les automobilistes. Qu'il s'agisse des navetteurs ou des parents qui conduisent leurs enfants à l'école, tous se retrouvent coincés dans des embouteillages sans fin.

Il y a plus de trente ans, on évoquait déjà ce point noir partout en Belgique. Encore aujourd'hui, cette place est très dangereuse pour les cyclistes. La piste cyclable se perd en cours de route dans la place et les cyclistes ne savent pas quelle voie emprunter pour la traverser. Quant aux piétons, j'en ai vu plus d'un manquer de mourir pour tenter d'attraper un tram, et j'ai déjà vu plusieurs des accidents que l'on estime au nombre d'un tous les six jours à cet endroit.

Les travaux relatifs à la pose des rails de la nouvelle ligne ne font qu'accentuer les problèmes. Il est donc impératif de trouver une solution.

Je ne comprends pas votre intervention dans la

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

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).- Het Meiserplein is door de ellenlange files een nachtmerrie voor elke autobestuurder. Dertig jaar geleden al stond het plein hiervoor bekend.*

Maar ook voor fietsers is de verkeerssituatie op het plein erg gevaarlijk. Er leiden fietspaden naartoe, maar op het plein zelf houden die op. Voetgangers die snel de tram willen halen, wagen vaak hun leven. Gemiddeld vindt er op het Meiserplein om de zes dagen een ongeval plaats.

De werkzaamheden die nodig zijn om de sporen voor de nieuwe tramlijn aan te leggen, maken de problemen alleen maar erger.

In de pers zegt u dat het project is geweigerd, omdat het gewest het bedrag van 200 miljoen euro niet kan ophoesten. Volgens mijn gegevens ligt de kostprijs echter heel wat lager. Bovendien zouden we deze unieke kans moeten grijpen, nu iedereen op dezelfde golflengte zit, zowel de MIVB als de verschillende fracties.

Mijn fractie wil het autoverkeer op het Meiserplein

presse. En effet, les chiffres que j'ai reçus sont loin des 200 millions d'euros que vous avez annoncés. Dès lors, je ne saisis absolument pas pourquoi il faut abandonner ce projet, d'autant moins que, pour une fois, tout le monde semble d'accord pour aménager la place Meiser, qu'il s'agisse de la STIB ou des différents groupes politiques qui composent notre commission.

Le groupe CDH ne veut pas en faire un aspirateur de voitures, mais souhaite que cette place soit aménagée pour les piétons et les cyclistes sans risques pour eux.

Le nouveau Plan Iris 2, adopté par le gouvernement la semaine dernière, prévoit le percement d'un tunnel en vue de désengorger la place et de mieux réguler le trafic routier, mais il englobe aussi les transports en commun, des pistes cyclables et le déplacement des piétons.

Si nous voulons être visionnaires, nous pourrions imaginer - même si les coûts sont élevés - qu'une ligne de métro passe par là.

Si je ne me trompe, une étude est en cours. Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet ? Pourriez-vous nous informer de la teneur de cette étude ? Quelles sont les consignes qui ont été données à l'équipe de recherche ?

Pouvez-vous nous communiquer les termes de référence ? À qui cette mission a-t-elle été confiée ? À quelle date pourrions-nous en prendre connaissance ? Existe-t-il déjà un avant-projet que vous pourriez nous communiquer ? Avez-vous mis en place un comité d'accompagnement ? Qui en fait partie ?

Telles sont mes questions pour aujourd'hui.

Discussion conjointe

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Il faut trouver une solution pour la place Meiser. Cela figure notamment dans le plan Iris 2 et dans le contrat de gestion de la STIB. Et qu'on l'appelle "place misère" dans les journaux montre bien que tout le monde estime qu'il y a du pain sur la planche.*

beperken, om meer plaats te ruimen voor voetgangers en fietsers. Het nieuwe Iris 2-plan, dat de regering vorige week heeft goedgekeurd, voorziet in een tunnel en in meer ruimte voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Echt ambitieus zou zijn om een metrolijn te trekken naar het Meiserplein.

Naar verluidt loopt er een studie. Welke opdracht kregen de onderzoekers precies? Aan welk adviesbureau is de opdracht toevertrouwd? Wanneer zullen de resultaten worden bekendgemaakt? Bestaat er al een voorontwerp? Wie zit er in het begeleidingscomité?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Zowel in het Iris 2-plan als in het beheerscontract van de MIVB staat dat er een oplossing moet worden gevonden voor de ellende op het Meiserplein. Ook in het beleidsplan Openbare Werken en Vervoer staat dat het Meiserplein erg belangrijk is. Ik vermoed dat u er helemaal eens bent dat er iets moet gebeuren. Ik vond het wel grappig dat er in de kranten 'place

Tiendrez-vous compte du fait que le principe STOP ne privilégie pas seulement les transports en commun et les véhicules privés ? L'objectif de diminuer de 20% le nombre de voitures doit être le fil conducteur de la réflexion. Est-ce pour ne pas donner davantage d'espace pour les voitures en surface qu'on n'a pas continué le tunnel pour les trams ? Dans l'affirmative, nous sommes d'accord avec vous.

Recevrons-nous les résultats de l'étude ? Y aura-t-il une nouvelle étude ?

Cherche-t-on d'autres solutions que ce tunnel ?

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

M. Emin Özkara.- Madame la ministre, je ne comprends pas les déclarations que vous avez faites dans la presse à la fin du mois d'août. Cela n'a aucun sens de décider maintenant de ne pas faire de tunnel. Pour mon groupe, un réaménagement de la place Meiser est absolument nécessaire et il faut, au minimum, laisser les études aller à leur terme.

Ce réaménagement relève de l'évidence quand on sait qu'un accident se produit tous les six jours à cet endroit.

En ce qui concerne le coût des travaux, dans la mesure où la place Meiser constitue un des principaux accès à la Région bruxelloise, il est évident qu'ils doivent être financés par le pouvoir fédéral via Beliris.

Le PS schaerbeekois n'est pas le seul à avoir réagi en ce sens. Au sein de la majorité communale. M Clerfayt et Mme Durant ont en effet déclaré, lors d'une conférence de presse commune : "Madame Grouwels pose un geste unilatéral et ne propose rien d'autre que le maintien du désordre actuel".

On peut dès lors se demander s'il existe une position concertée en la matière chez Ecolo ou si le point de vue varie selon qu'on soit ou non schaerbeekois.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La place Meiser est l'un des noeuds*

misère' stond. Dat toont wel aan dat iedereen vindt dat er werk aan de winkel is.

Gaat u er rekening mee houden dat het STOP-principe geen OP-principe wordt? De doelstelling van 20% minder auto's moet de leidraad zijn. Is dat ook de motivatie geweest voor het niet laten doorgaan van die tramtunnel? U stelt dat de tramtunnel te duur is. Als het de bedoeling is om de tram ondergronds te laten rijden en minder ruimte vrij te maken boven voor de auto, zijn we het met u eens. Ten slotte kijken we uit naar de studie. Die is nog niet klaar. Gaan we die resultaten krijgen? Gaat er een nieuwe studie besteld worden? Zijn er alternatieven gezocht voor die tunnel?

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).- De heraanleg van het Meiserplein is een bijzonder belangrijk dossier. Ik begrijp dan ook niet dat u nu al wilt beslissen of er al dan niet een tunnel moet komen, voordat de resultaten van de studies beschikbaar zijn.*

Aangezien het Meiserplein een van de belangrijkste toegangspoorten tot het Brussels Gewest is, lijkt het mij logisch dat de werken door de federale overheid worden gefinancierd, via Beliris.

De PS-afdeling van Schaarbeek was niet de enige fractie binnen de gemeenteraad die versteld stond van uw uitspraken. De heer Clerfayt en mevrouw Durant hebben tijdens een gezamenlijke persconferentie uw uitspraken afgedaan als een eenzijdig gebaar dat de chaos in stand houdt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het Meiserplein is inderdaad een van de meest

les plus congestionnés de Bruxelles, avec un trafic intense qui envahit les quartiers résidentiels de Schaerbeek et affecte gravement la vitesse commerciale des transports publics.

(poursuivant en français)

J'habite à proximité et je trouve également qu'il s'agit d'une "place Misère".

Selon les simulations effectuées dans le cadre de l'étude du plan directeur de la Moyenne Ceinture, il apparaît que la place Meiser est le carrefour le plus sollicité, non seulement de la Moyenne Ceinture, mais également de l'ensemble du réseau routier de la Région bruxelloise, avec un volume de trafic horaire potentiel à la pointe du matin de plus de 10.000 véhicules.

En ce qui concerne les transports publics, la place Meiser est un nœud très important du réseau, puisque les trams 23, 24 et 25 y passent déjà actuellement et que la ligne de tram 62 sera mise en exploitation en 2011. À proximité de la place, la ligne de train 26 est également vouée à connaître des développements nouveaux : RER ou navette.
À la complexité du carrefour du point de vue de la mobilité, il faut ajouter la complexité urbanistique de la zone.

Malgré son nom, la place Meiser n'a rien d'une place urbaine conviviale ; elle offre au contraire une image de chaos et d'insécurité à tous ses usagers, que ce soient les automobilistes, les usagers des transports en commun, les cyclistes ou les piétons.

En raison de la complexité de ce nœud, il a été décidé que son étude ferait à elle seule l'objet d'un cahier des charges particulier, dont l'interrelation avec l'étude de la Moyenne Ceinture est cependant évidente.

Cette étude a été confiée au début de l'année 2008 au bureau d'études Stratec, associé au bureau d'urbanisme BUUR et au groupe Ellyps, et comporte trois phases.

- phase 1 : diagnostic : composition et analyse de plusieurs variantes au niveau des transports publics et du transport routier ;

- phase 2 : développement de la variante retenue au

verzadigde knooppunten in Brussel met een intense verkeersdrukte, die uitdijt tot de Schaarbeekse woonwijken en de regelmatigheid en de reistijden van het openbaar vervoer ten zeerste schaadt.

(verder in het Frans)

Volgens de simulaties uit de studie over het richtplan voor de middenring is het Meiserplein het drukste kruispunt in heel het gewest, met in de ochtendspits ruim 10.000 voertuigen per uur.

Het is ook een knooppunt voor het openbaar vervoer. Trams 23, 24 en 25 passeren er en vanaf 2011 komt daar tram 62 bij. In de nabijheid loopt ook treinlijn 26, die gebruikt zal worden voor het GEN.

Het Meiserplein is helemaal geen gezellig stadsplein, maar een chaotische en onveilige plek voor alle gebruikers.

Omdat de situatie zo ingewikkeld is, heeft de regering besloten voor het plein een aparte studie te bestellen, uiteraard in relatie met de studie over de middenring.

De studie werd in 2008 toevertrouwd aan het adviesbureau Stratec, verbonden aan het stedenbouwkundig bureau BUUR en de groep Ellyps. Ze omvat drie fasen:

- fase 1: studie van verschillende mogelijke oplossingen voor het openbaar vervoer en het wegverkeer;

- fase 2: ontwikkeling van de oplossing waarvoor in fase 1 gekozen werd;

- fase 3: eindrapport.

Een begeleidingscomité met vertegenwoordigers van Mobiel Brussel, Stedenbouw, Inter-Environnement, de gemeenten Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe en de bevoegde kabinetten, heeft de studie gevolgd.

De studie slaat zowel op openbaar vervoer als privévervoer.

Voor het openbaar vervoer heeft een tunnel volgende voordelen:

terme de la phase 1 ;

- phase 3 : rédaction d'un rapport final.

Un comité d'accompagnement, composé de représentants de l'ensemble des directions de Bruxelles Mobilité, de l'administration de l'Urbanisme, d'Inter-Environnement Bruxelles, des communes de Schaerbeek et de Woluwe-Saint-Lambert, de la STIB et de représentants des cabinets compétents a suivi le déroulement de l'étude.

L'étude porte sur des infrastructures tant pour les transports publics que pour le trafic privé.

Ainsi, pour les transports publics, une infrastructure souterraine peut avoir les avantages suivants :

- l'amélioration de la vitesse commerciale ;

- l'amélioration possible des fréquences sur les lignes 23, 24 et 25 ; la réduction du risque de blocage des trams ;

- l'amélioration du confort des usagers à l'arrêt Meiser, actuellement pas du tout adapté aux trams de 40 m de long.

Comme signalé ci-avant, il sera impératif d'augmenter la fréquence des trams passant par la place Meiser à l'horizon 2015, pour faire face à l'accroissement du nombre de voyageurs. En effet, la conjugaison de l'aménagement d'une ligne de métro Nord-Sud, de l'urbanisation des sites du marché matinal, de Schaerbeek-Formation, Josaphat, Reyers et Delta, va faire croître la demande en transports sur l'axe de la Moyenne Ceinture.

Une telle augmentation est impossible avec la configuration actuelle. Si la Région construit des infrastructures lourdes sous la place Meiser, il faut qu'elles soient compatibles avec un développement du nord de la Région.

Les budgets pour le métro n'étant pas disponibles dans un délai relativement court, il faudra dans un premier temps fonctionner avec une infrastructure provisoire. C'est pourquoi Stratec a analysé et comparé cinq solutions provisoires : "Pavot", "Chazal", "Ligne 26", "Diverticule dans l'avenue Rogier" et "Prémétro jusqu'à la place des

- een hogere commerciële snelheid;

- een hogere frequentie, omdat de trams niet meer vast komen te zitten in het verkeer;

- comfortabelere tramhaltes.

Tegen 2015 zullen er veel meer trams over het Meiserplein moeten rijden om de toename van het aantal passagiers aan te kunnen. Als er een metrolijn wordt aangelegd van het noorden naar het zuiden van het Brussels Gewest en er nieuwe bouwprojecten in de omgeving worden uitgevoerd, zal ook de vraag naar openbaar aanbod op de middenring toenemen.

Als de huidige toestand niet verandert, wordt een toenemende verstedelijking onhoudbaar. Een ondertunneling van het Meiserplein moet aansluiten bij de ontwikkeling van het noorden van het gewest.

Aangezien er op korte termijn geen geld is voor een nieuwe metrolijn, moeten er voorlopige maatregelen worden genomen. Het adviesbureau Stratec heeft vijf scenario's bestudeerd.

De kostprijs van de werken zou maar liefst 66 miljoen tot 143 miljoen euro bedragen, zonder rekening te houden met de heraanleg van het Meiserplein.

Stratec bestudeerde drie mogelijke oplossingen voor het autoverkeer:

- Een korte tunnel van 140 meter, die enkel onder het Meiserplein loopt. Het nadeel van deze oplossing is dat de in- en uitgangen van de tunnel zich dicht bij kruispunten zouden bevinden, wat tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden. Deze oplossing zou 17,5 miljoen euro kosten.

- Een middellange tunnel als variant op de korte tunnel.

- Een lange tunnel van het Meiserplein tot het kruispunt met de Leopold III-laan, met uitgangen naar de Reyerslaan en de Wahislaan en tunnels die op beide rijrichtingen van de Leopold III-laan uitkomen. Deze oplossing zou 92 miljoen euro kosten.

In de drie scenario's worden de verkeersproblemen

Bienfaiteurs".

Au niveau des coûts, le montant des travaux se situe entre 66 et 143 millions d'euros, auxquels il faut encore ajouter le prix du réaménagement de la place Meiser en surface. C'est ainsi que la somme globale des travaux devient faramineuse.
Pour le trafic routier, trois scénarios ont été testés par Stratec :

- Le tunnel court passerait uniquement sous la place Meiser et aurait une longueur de 140 m. Le bureau d'études a indiqué que cette solution comportait des dangers, car les entrées et les sorties sont très proches du croisement entre le boulevard Léopold III et la rue Hymans. Cette solution-là -environs 17,5 millions d'euros - est-elle moins chère ?

- Le tunnel de taille moyenne est en fait une variante du tunnel court.

- Le tunnel long, qui semble avoir la préférence, prévoit l'aménagement d'un long tunnel qui s'étendrait de la place Meiser au croisement avec le boulevard Léopold III et disposant de sorties en direction du boulevard Reyers et du boulevard Wahis, ainsi que des tunnels qui permettraient de rejoindre le boulevard Léopold III dans les deux sens. Le coût de cette dernière solution serait de minimum 92 millions d'euros.

Tous les scenarios proposant la création de tunnels voitures ne font que déplacer les problèmes propres à la place Meiser, en facilitant le trafic automobile, ce qui risque d'entraîner de nouvelles congestions au carrefour en direction de Bordet, etc.

Les cinq propositions mises sur la table en juin et juillet étaient très coûteuses, ne résolvaient pas les problèmes et risquaient de surcroît de menacer le développement futur des transports en commun à cet endroit. Quant aux projets destinés au trafic automobile, ils avaient pour seul résultat d'attirer encore plus de voitures.

Tenant compte de ce qui précède, la STIB et Bruxelles Mobilité ont mis au point à très brève échéance une sixième solution pour les transports publics, qui ne mettrait pas en danger le développement futur des transports en commun. J'ai donné mon accord pour travailler dans ce sens.

La solution consiste en la réalisation d'une station

van het Meiserplein echter enkel verplaatst, waardoor opstoppingen op andere plaatsen dreigen.

De vijf voorstellen die in juni en juli op tafel werden gelegd, waren bijzonder duur, losten de problemen niet op, brachten de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer in het gedrang en zouden nog meer auto's aantrekken.

Daarom hebben de MIVB en Mobiel Brussel de voorbije weken een zesde oplossing voor het openbaar vervoer uitgewerkt. Het gaat om de aanleg van een driehoeksstation onder het plein, met twee hellingen: de ene op de Rogierlaan en de andere in de as van de middenring. Die oplossing maakt het mogelijk om op termijn een metrolijn te ontwikkelen, hetzij naar het Noordstation via de Rogierlaan, hetzij naar Van Praet.

Het adviesbureau heeft de opdracht gekregen om deze zesde oplossing te bestuderen en met de andere te vergelijken. Ook werd gevraagd na te gaan welke impact de tunnels op de omliggende zone zouden hebben, in het bijzonder op de Lambermontlaan, het kruispunt Bordet en de Montgomerysquare.

Ik verwacht de resultaten van deze bijkomende opdrachten in de loop van de volgende maanden. Ik hoop de besluiten van de eerste fase nog voor het einde van het jaar aan de regering te kunnen voorleggen.

Zelfs een afgeslankte versie van het Meiserproject zal nog minstens 100 miljoen euro kosten.

Het project kost veel geld. Met 100 miljoen euro kan tramlijn 94 verlengd worden tot Roodebeek en in de richting van het Centraal Station en kan de eerste fase van tramlijn 9 gefinancierd worden.

Ik hoop dat we de nieuwe voorstellen eind dit jaar of begin 2011 kunnen bespreken.

De studie over de doelstellingen inzake de middenring werd voorgesteld op 4 juni 2010. We hebben nog geen geld uitgetrokken om de voorstellen van die studie uit te voeren.

Voor de ideeën uit de studie die op korte termijn realiseerbaar zijn, worden de aanvragen voor de bouwvergunningen voorbereid. Ik denk

en triangle sous la place, avec deux rampes, l'une dans l'avenue Rogier et l'autre dans l'axe de la Moyenne Ceinture. Cette solution, qui s'inspire de la solution dite "Diverticule" mise au point par Stratec, a l'avantage de préserver des perspectives d'avenir, en permettant à terme le développement du métro soit vers la gare du Nord par l'avenue Rogier, soit vers Van Praet.

Le bureau d'études s'est donc vu confier la mission d'étudier et de comparer cette sixième solution pour les transport publics avec les autres projets. Il a également reçu l'ordre de vérifier l'impact éventuel des tunnels sur la zone environnante, et en particulier sur le boulevard Lambermont, le carrefour Bordet et le square Montgomery.

J'espère recevoir les résultats de ces missions supplémentaires dans les prochains mois et, éventuellement, présenter au gouvernement les conclusions de la première phase avant la fin de l'année. Cette phase nous permettra de décider si l'on poursuit le développement de la solution qui nous sera présentée.

Enfin, je souhaite ajouter que même une version allégée du projet Meiser suppose l'affectation d'un budget minimal de 100 millions d'euros pour les transports publics.

Ce projet est cher, mais la somme de 100 millions d'euros nous permettrait également de prolonger la ligne de tram 94 en direction de la gare de Bruxelles-Central et jusque Roodebeek et d'entamer la première phase de la ligne du tram 9 vers le haut de Jette, qui sont aussi des projets prioritaires pour les transports en commun.

J'espère qu'à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, nous pourrons discuter de nouvelles propositions que je pourrai présenter en Conseil des ministres.

Quant à l'étude des objectifs à atteindre pour la Moyenne Ceinture, son rapport final a été présenté le 4 juin 2010. Actuellement, aucun budget n'est prévu pour traduire les propositions qui s'y trouvent. De même, aucun budget n'est envisagé pour l'exécution des objectifs à atteindre.

Cependant, les idées que contient cette étude et qui sont réalisables à court terme sont reprises dans des dossiers de permis de bâtir en préparation. Je pense,

bijvoorbeeld aan het project aan de Generaal Jacqueslaan.

U hebt gelijk: als we het autoverkeer richting Meiserplein niet kunnen terugdringen, kan het nooit een aangenaam plein worden. Er is nog heel wat werk aan de winkel.

par exemple, au projet relatif au boulevard Général Jacques à la hauteur de l'avenue Buyl, qui n'est pas trop onéreux et pourrait être réalisé rapidement.

Toutefois, vous avez raison : si nous ne parvenons pas à limiter la masse de voitures en direction de la place Meiser, nous ne pourrons jamais la rendre agréable. Pour le moment, ce n'est pas une place, mais un carrefour. Nous devons donc encore prendre beaucoup de mesures pour diminuer l'afflux de voitures. Je suis entièrement d'accord avec ce qui a été dit ici.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, comme Mme Jodogne, je m'inscris dans une vision d'avenir. Quand elle parle d'enterrer le tram et de gagner une minute, je suppose qu'elle imagine qu'il y aura beaucoup plus de trafic routier et que si on laisse le tram en surface, il sera encore davantage bloqué.

Ma vision d'avenir correspond plutôt aux objectifs que la Région s'est fixés depuis longtemps, à savoir une diminution de 20% du trafic automobile. Dans cet esprit, je continue à plaider pour limiter au plus vite les flux entrants de voitures. De plus, en pensant à l'avenir, je pense au coût d'entretien des tunnels.

Quant au tunnel voiture, je rappelle que le Plan Iris 2 prévoit, à propos de Meiser notamment, qu'il ne serait créé que s'il participe à la diminution globale du nombre de véhicules par kilomètre effectué dans la Région et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et des usagers, ce qui est loin d'être le cas.

Je pense que Meiser représente un problème de qualité de vie et un problème pour les voitures. Cela veut donc dire qu'il en faut moins. Pour les trams, la situation est relativement bonne.

La dernière réponse de Mme la ministre m'inquiète un peu quand elle parle de trois tunnels avec le triangle en sous-sol.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Als mevrouw Jodogne spreekt over meer dan een minuut tijdwinst door een tunnel, bedoelt ze dat er in de toekomt nog meer wegverkeer zal zijn waarin trams kunnen vastzitten.*

Ik sluit mij eerder aan bij de doelstellingen van het gewest, namelijk een vermindering van het autoverkeer met 20%. Daarom moeten we er voor zorgen dat minder auto's de stad binnenrijden. Bovendien is het onderhoud van een tunnel ook duur.

Volgens het Iris 2-plan kan er aan Meiser pas een autotunnel komen als die bijdraagt tot een vermindering van het aantal wagens en een verbetering van de levenskwaliteit. Dat is niet het geval.

Er moeten gewoon minder auto's komen. Voor de trams is de situatie vrij goed.

De minister geeft een verontrustend antwoord over drie tunnels in een ondergrondse driehoek.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y aura toujours un tram qui restera en surface.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er blijft altijd een tram bovengronds.*

Mme Céline Delforge.- Cela sera assez particulier pour les connexions, car les usagers devront passer

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat bemoeilijkt dan het overstappen, zeker als de*

de la surface au sous-sol. Vous savez aussi bien que moi que les escalators tombent en panne. Il faut s'inquiéter de cela, surtout si l'on veut vraiment atteindre les objectifs de la Région.
On peut tout à fait imaginer agir en surface, à moindre coût.

(Rumeurs)

Apparemment, M. Özkara ne s'est toujours pas remis des résultats du scrutin d'il y a quatre ans. Il se devait donc de lancer une pique à Ecolo. Je ne vais pas passer mon temps à expliquer pourquoi Mme Durant et moi-même réclamons que quelque chose se passe. Il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre ! Je suppose qu'il était de bon ton de transposer la majorité schaerbeekoise à la Région, mais cela n'avait pas beaucoup de sens pour lui.

Madame la ministre, je souhaite qu'on s'attaque rapidement à un projet volontariste en surface et qu'on évite de se lancer dans de grands chantiers. Vous l'avez dit, d'autres études n'ont pas encore abouti et nous n'avons pas encore de budget pour la Moyenne Ceinture.

Il faut vraiment intégrer la vision d'avenir de Bruxelles. Est-ce tout en sous-sol ou va-t-on dégager de l'espace ?

Une partie de cette commission a eu la chance de se rendre à Karlsruhe la semaine passée. J'espère que Madame d'Ursel pourra expliquer à Madame Jodogne les belles choses que nous avons pu voir, entre autres un réseau de trams de surface particulièrement performant avec des espaces publics agréables à vivre. Seul le flux automobile est différent de celui de Bruxelles.

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

Mme Cécile Jodogne.- Madame Delforge, je réponds aux invitations de votre ministre pour visiter les villes européennes. Et c'est très intéressant aussi.

Madame la ministre, vous faites ici référence aux études, ce qui n'a pas du tout été le cas lors de vos déclarations dans la presse. Vous rappelez que cinq propositions étaient sur la table au mois de juin, dont vous avez estimé qu'elles étaient trop coûteuses, qu'elles n'apportaient pas de solution

roltrappen stilvallen.

Er zijn heel wat bovengrondse en dus goedkopere oplossingen denkbaar.
(Rumoer)

De heer Özkara is nog altijd boos om de verkiezingsuitslagen van 2006 en heeft iets tegen Ecolo. Het heeft dus geen zin om hem te proberen overtuigen.

Mevrouw de minister, u moet snel werken aan een groot bovengronds project. Overigens zijn de andere studies nog niet klaar en is er nog geen budget voor de middenring.

U moet rekening houden met de toekomst van Brussel. Maken we ruimte vrij of stoppen we alles onder de grond?

Vorige week bezochten enkele parlementsleden Karlsruhe en daar zagen ze een erg performant netwerk van bovengrondse trams en aangename groene ruimten. Alleen de stroom van autoverkeer is er anders dan in Brussel.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne *(in het Frans).- Vandaag verwijst u naar de genoemde studies, terwijl u in dat in uw perscommunicatie niet hebt gedaan. U zegt dat de vijf voorstellen die in juni op tafel lagen, te duur waren en niet op alle problemen een antwoord boden. De gemeente Schaarbeek maakt nu al twee jaar deel uit van het begeleidingscomité. Tot nu toe werd in deze vergadering geen duidelijke beslissing genomen.*

Net zoals de heer Smet hebt u te snel

totale aux problèmes posés et qu'elles hypothéquaient l'avenir. Or, la commune de Schaerbeek fait partie du comité d'accompagnement et suit cette étude depuis plus de deux ans, au cours desquels aucun choix n'a encore été déterminé ni aucune décision prise.

Loin de moi l'idée de vous comparer systématiquement à M. Smet, mais je dois tout de même bien relever un point commun entre vous et lui dans ce dossier : vous avez été beaucoup trop vite dans vos déclarations intempestives. Plutôt que d'exprimer dans la presse vos inquiétudes légitimes en tant que ministre sur le coût, les solutions et l'avenir, vous auriez été bien inspirée d'utiliser les moyens de concertation que vous avez appelés de vos vœux aujourd'hui.

Pourquoi ne pas avoir fait part de ces remarques à l'occasion du comité d'accompagnement prévu le 9 septembre, qui devait justement opérer des choix entre les différents scenarios possibles pour la phase 2 de l'étude ? Vous avez manqué là une concertation que vous appeliez de vos vœux tout à l'heure.

Et cela d'autant plus que la solution qui semble se dégager aujourd'hui est réclamée depuis longtemps par la commune de Schaerbeek à l'occasion des comités d'accompagnement. Cette solution consiste à maintenir la possibilité du tunnel courbe vers Rogier - qui est, pour le moment, la demande la plus importante en termes de nombre de passagers dans cette partie de la ville - en même temps que le tunnel droit, qui permettra à terme d'élaborer une liaison métro sur tout l'axe de la Moyenne Ceinture et d'obtenir un raccordement avec le flux qui viendra du boulevard Léopold III ou de Josaphat.

Nous nous sommes entendu dire à l'époque que des solutions de ce type auraient été trop compliquées et restaient donc inenvisageables. Je me réjouis d'entendre qu'elles sont plébiscitées aujourd'hui, mais déplore que nous n'y soyons pas parvenus au sein du comité d'accompagnement, qui rassemble pourtant deux bureaux détudes où travaillent des experts reconnus, des membres de votre administration, de l'administration de la STIB et de la commune de Schaerbeek.

Pourquoi ne pas avoir fait part de vos remarques, de vos doutes et de vos questionnements à l'occasion de cette commission ? Cela aurait posé

gecommuniceerd. In plaats van tegenover de pers uw ongerustheid over de kostprijs te uiten, had u beter gebruik gemaakt van de overleginstrumenten waar u zegt achter te staan. Waarom uitte u uw ongerustheid niet op de vergadering van het begeleidingscomité, die gepland was op 9 september? Dat was veel constructiever geweest.

Bovendien ligt de oplossing die stilaan vorm krijgt, in de lijn van het voorstel dat de gemeente Schaarbeek al lange tijd verdedigt in het begeleidingscomité: een kromme tunnel naar de Rogierlaan, gecombineerd met een rechte tunnel op de volledige middenring. Vroeger kregen we te horen dat dergelijke ideeën te ingewikkeld waren. Ik ben blij dat ze vandaag opnieuw worden opgepikt. Alleen is het jammer dat het begeleidingscomité dit voorstel niet heeft geformuleerd.

beaucoup moins de problèmes et causé moins d'émoi. Cela aurait été beaucoup plus constructif et sans doute un peu moins difficile à vivre pour vous aujourd'hui.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'aime pas les politiques d'annonce ni les conflits, mais, quand des experts soumettent des projets qui ne peuvent pas se réaliser, je peux me mettre en colère. Nous ne sommes pas au bout du tunnel.

(Rires)

En tout cas, j'espère avoir une bonne perspective en fin d'année.

- Les incidents sont clos.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik houd niet van woordenkramerij en heb geen conflictzoekende persoonlijkheid, maar als deskundigen me onuitvoerbare plannen voorleggen, word ik weleens boos. Het einde van de tunnel is nog niet in het zicht.*

(Gelach)

Ik hoop op een beter zicht tegen het einde van het jaar.

- De incidenten zijn gesloten.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "l'évolution de l'accessibilité aux infrastructures de la STIB des personnes à mobilité réduite".

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

M. Vincent De Wolf.- Madame la ministre, je vous avais promis l'année dernière de vous interpeller chaque année à propos de l'évolution de l'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. C'était en octobre 2009 que je vous avais interpellée pour la première fois à ce sujet. Je le fais, non dans un but agressif, mais afin de maintenir l'attention et la pression sur ce dossier très important, car il conditionne le bonheur et la vie de pas mal de gens qui, sinon, n'ont pas la possibilité de sortir de chez eux.

Dans la stratégie intégrée 2008-2018 de la STIB rappelée par l'article 26 du contrat de gestion, vous indiquiez que 48 projets étaient destinés à améliorer l'accessibilité des transports publics.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de toegankelijkheid van de MIVB-infrastructuur voor personen met een beperkte mobiliteit".

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- In oktober 2009 interpelleerde ik u een eerste keer over dit onderwerp. Ik wil hier elk jaar op terugkomen om voldoende aandacht op het onderwerp te vestigen. Het gaat over de levenskwaliteit van mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen.*

In het beheerscontract van de MIVB wordt verwezen naar 48 plannen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Hoeveel van die projecten werden de voorbije twaalf maanden voltooid of gestart? Heb u daarnaast nog andere projecten aangevat?

La première question est de savoir lesquels d'entre eux, dans ces douze derniers mois, ont abouti ou ont été au contraire simplement amorcés. En dehors de cette liste, avez-vous entamé d'autres projets via la Région ou la STIB ?

Je passe maintenant à des aspects plus particuliers.

Vous m'indiquiez il y a un an que l'installation d'ascenseurs pour personnes à mobilité réduite (PMR) dans les stations de métro et de prémétro se poursuivait avec l'objectif d'équiper plusieurs stations dans les prochaines années. Un an plus tard, quel est le pourcentage de stations totalement accessibles par les ascenseurs ?

D'après mes informations, en 2009, trois stations ont été équipées partiellement et neuf autres ont vu leurs travaux entamés. Qu'en est-il pour 2010 ? Avez-vous déjà un bilan et des projections à ce sujet ?

Disposez-vous d'une évaluation pour les stations déjà équipées ? Est-ce que cela fonctionne bien ? L'accessibilité est-elle optimale ? Les usagers sont-ils ou non satisfaits ?

Vous m'indiquez que le réaménagement des arrêts de surface impliquerait automatiquement une meilleure accessibilité ; la conversion du bus 71 en tram vise cet objectif, puisque, lorsqu'un bus est surchargé, une PMR ne peut y accéder dans de bonnes conditions. Qu'en est-il du déclassement des trams les plus anciens, auxquels l'accès est impossible pour une PMR ou ou pour personnes en fauteuil roulant ?

Vous indiquiez également que la STIB devait rapidement vous soumettre un projet de modernisation du service de transport à la demande pour personnes handicapées. Ce service existe, il est vrai, mais est tout à fait insuffisant pour couvrir les besoins des PMR de l'ensemble de la Région. Pour cette raison, nous avons mis en service un véhicule adapté avec chauffeur, mais en le limitant au transport vers les cliniques, les polycliniques, les soins ou les kinés.

Vous aviez enfin conclu par une liste d'autres projets en cours, comme "l'adaptation de la signalétique aux besoins des PMR tant en surface que dans le métro", "l'étude pour l'amélioration de la visibilité des véhicules" - je ne reviendrai pas sur

U zou voortgaan met de installatie van liften in de stations. Hoeveel stations zijn er momenteel toegankelijk per lift? Volgens mijn inlichtingen zouden vorig jaar de werken in drie stations gedeeltelijk zijn afgewerkt en in negen stations net begonnen. Welke vooruitgang is er geboekt in 2010?

Is er al een evaluatie gemaakt van de stations die reeds een lift hebben? Werken die liften goed? Zijn de gebruikers tevreden?

Wanneer zullen de oudste trams, die niet toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers of personen met beperkte mobiliteit, worden vervangen?

De MIVB zou u ook een voorstel doen voor de modernisering van de vervoersdienst op aanvraag voor personen met een handicap. Hoe zit het daarmee? Die dienst is inderdaad ontoereikend voor de totale vraag in het gewest. Daarom heeft mijn gemeente een aangepast voertuig met chauffeur ter beschikking gesteld voor specifieke trajecten naar de ziekenhuizen, polyklinieken, zorgverstrekkers of kinesisten.

Andere projecten waren een aanpassing van de bewegwijzering, een studie naar de zichtbaarheid van de voertuigen en een analyse van de gebruiksvriendelijkheid van de ontwaarders in de bussen. Hoe staat het daarmee?

Ondertussen zijn er in heel wat metrostations toegangspoortjes geplaatst. Welke maatregelen werden er genomen om de toegang voor personen met een beperkte mobiliteit te waarborgen?

Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat mensen met een beperkte mobiliteit vlot door de toegangspoortjes van de metrostations geraken?

les discussions quant à la peinture et aux couleurs - ou "l'analyse de l'accessibilité des valideurs de titres de transport dans les bus". Qu'en est-il actuellement ?

Je vous avais également interpellé à plusieurs reprises au sujet des portiques des stations. Maintenant qu'ils fonctionnent, quelles mesures ont-elles été prises pour qu'ils ne gênent pas l'accès des PMR ?

À présent que ces portiques sont installés et fonctionnent, quelles mesures ont-elles été mises en place pour l'accès par les personnes à mobilité réduite ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les projets suivants ont abouti au cours des 12 derniers mois :

- la nouvelle signalétique adaptée aux besoins des PMR est validée et en cours de déploiement : après des tests, la pose d'un bloc fusible sous les portes des T3000 et T4000 a été généralisée pour réduire la lacune ; le plan de normes pour les arrêts de surface incluant les besoins des PMR a été défini ; le personnel des bus reçoit des formations à l'égard des personnes à besoins spécifiques, dont les PMR ; enfin, la qualité du service d'accompagnement des personnes handicapées dans le métro a fait l'objet d'une analyse.

Les projets suivants ont été amorcés : mise à jour d'une base de données relative à l'état d'accessibilité des arrêts et stations ; amélioration de la visibilité des véhicules ; critères permettant de décréter une ligne accessible aux PMR ; inventaire de l'équipement PMR et de l'accessibilité des stations de métro ; généralisation de l'annonce visuelle et/ou vocale des arrêts dans toutes les rames de métro et tous les véhicules de surface récents ; amélioration de l'accessibilité des guichets "Bootik", "Kiosk" et "Go" ; accessibilité des valideurs dans les bus ; programme d'installation des ascenseurs dans le métro ; formation du personnel de conduite et d'intervention du mode tram aux besoins de certaines catégories de clients, dont les PMR ; prise

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het afgelopen jaar zijn er heel wat maatregelen genomen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zoals nieuwe signalisatie, opleidingen voor buschauffeurs enzovoort.*

Er zijn momenteel ook een aantal projecten van start gegaan, zoals het bijwerken van de gegevens over de toegankelijkheid van haltes en stations, de verbetering van de zichtbaarheid van de voertuigen, een betere toegankelijkheid van de Bootiks, Kiosks en Go's, er worden liften geplaatst in metrostations enzovoort.

De projecten zullen nog niet allemaal voltooid zijn in 2012. Aarzelt u niet om daarover nog vragen te stellen.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle passagiers blijft een prioriteit. Andere projecten worden momenteel bestudeerd.

Er worden liften geïnstalleerd in de metro- en premetrostations. Momenteel beschikken 23 van de 77 stations over een lift. Tegen eind 2010 worden nog 2 extra stations met een lift uitgerust. Er zijn momenteel 51 liften in werking.

Naar aanleiding van renovatiewerken werd er ook een lift geplaatst in de stations Beurs en Anneessens, maar die gaan niet hoger dan een

en compte précoce de la problématique d'accessibilité dans le processus d'automatisation des lignes de métro 1 et 5.

L'ensemble de ces projets ne sera pas finalisé en 2012, étant donné que le plan comportait des projets dont le terme dépassait 2012. Je vous invite à continuer à m'interroger sur l'avancement de l'exécution de ces projets.

L'accessibilité pour tous les voyageurs reste une priorité. D'autres projets allant dans ce sens sont actuellement à l'étude ; dès qu'ils seront mûrs, nous ne manquerons pas d'en faire état.

Pour ce qui est du métro et du prémétro, l'accessibilité des stations pour les PMR consiste essentiellement en l'installation d'ascenseurs. Actuellement, 23 stations sont accessibles sur les 77 du réseau. Avant la fin de l'année 2010, 2 stations seront ajoutées à cette liste. Le nombre total d'ascenseurs en service est actuellement de 51.

À l'occasion de travaux de rénovation, des ascenseurs ont été installés dans les stations Bourse (un exemplaire) et Anneessens (un exemplaire) entre le quai central et la salle des guichets. L'installation d'un ascenseur débouchant en voirie est conditionné par le projet Beliris de réaménagement des boulevards du centre-ville. Les travaux de création de gaines d'ascenseurs sont en voie de démarrage, en cours ou terminés dans 12 stations et leur équipement sera effectif en 2011 ou en 2012.

L'installation d'ascenseurs dans les 44 stations restantes se poursuivra au cours des années suivantes et l'achèvement du programme peut être envisagé vers 2020. Le nombre total d'appareils est estimé, sur la base de l'avancement des études, à 192.

La signalétique dans une station de métro est adaptée aux besoins des PMR dès la mise en service des ascenseurs. Pour ce qui est des arrêts, environ 40 ont été rendus accessibles aux PMR.

J'attire votre attention sur le fait qu'il n'existe pas de logique de ligne particulière.

Toutes les opportunités de travail qui se présentent sur le réseau pour réaménager les arrêts situés dans la zone de chantier sont saisies, et ce, sur la base du

tussenverdieping. Om de liften helemaal bovengronds te laten gaan, is het nog wachten op de heraanleg van de centrale lanen. In 12 stations zijn de plaatsingswerken voor een lift al van start gegaan. De liften moeten er in 2011 of 2012 in gebruik zijn.

De komende jaren plaatsen we voort liften in de 44 stations. Tegen 2020 zullen we klaar zijn. In totaal zullen er dan 192 liften zijn.

De signalisatie in de metrostations wordt meteen aangepast aan de personen met een beperkte mobiliteit. Ongeveer 40 haltes zijn voor hen toegankelijk gemaakt.

Er zijn geen lijnen die prioritair aangepakt worden. Alle mogelijkheden om een halte aan te passen worden gegrepen.

De trams 7000 zijn sinds februari 2010 vervangen. Zo kunnen we er op korte termijn voor zorgen dat er alleen nog voertuigen met een verlaagde vloer rijden op lijn 25, die een van de drukste lijnen van de MIVB is.

Tegen eind 2010 worden ook 13 trams 7700 vervangen door nieuwe voertuigen met een verlaagde vloer. Eind oktober zal de MIVB dit programma evalueren en het mogelijk versnellen.

In het regeerakkoord en het Iris 2-plan staat dat buslijn 71 mogelijk omgevormd wordt tot een tramlijn, die moet doorlopen tot Rogier. Dat staat ook in mijn actieplan en ik hoop de stedenbouwkundige vergunning aan te vragen in 2014.

De MIVB zal mij tegen het eind van het jaar een project voorleggen om het vervoer op aanvraag te moderniseren. Een betere organisatie van de werktijden en investeringen in rollend materieel en in de reservatiecentrale moeten de capaciteit en de kwaliteit van deze dienstverlening verhogen en haar bovendien goedkoper maken. De klanten zullen onder meer korter op voorhand kunnen reserveren.

Er zijn nog andere projecten aan de gang. De nieuwe signalisatie, die de sectie PBM van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft goedgekeurd, wordt geleidelijk aan ingevoerd. Dit moet klaar zijn in 2012.

plan de normes qui reprend les besoins des PMR.

L'ensemble des trams 7000 sont déclassés depuis février 2010. Le déclassement de ces véhicules et leur remplacement par du nouveau matériel permet notamment de généraliser à court terme la circulation homogène de véhicules à plancher bas sur la ligne 25 qui figure parmi les plus fréquentées du réseau STIB.

D'ici la fin de cette année, 13 tramways de type 7700 seront déclassés et remplacés par du nouveau matériel à plancher bas. À la fin du mois, le programme de déclassement sera soumis aux organes de gestion de la STIB pour évaluation. Une accélération du processus sera proposée.

Tant l'accord de gouvernement que le Plan Iris 2 reprennent la conversion de la ligne de bus 71 en ligne de tram prolongée jusque Rogier, éventuellement le long du boulevard Pachéco, parmi les extensions complémentaires à évaluer. Ce projet figure également dans mon plan d'action pour la présente législature, avec comme objectif de pouvoir introduire une demande de permis d'urbanisme en 2014.

Le projet de modernisation du service de transport à la demande, est dans la phase d'approbation au sein de la STIB et me sera soumis avant la fin de cette année. Une meilleure organisation du temps de travail des chauffeurs et des investissements, tant en matériel roulant qu'en ce qui concerne la centrale de réservation, devraient permettre un accroissement de la capacité, une qualité de service sensiblement supérieure et une réelle réduction des coûts de fonctionnement. Je songe notamment au délai de réservation réduit, ainsi qu'à une réponse plus adéquate aux horaires souhaités par les clients.

D'autres projets sont également en cours, à savoir :

- L'adaptation de la signalétique : la nouvelle signalétique, validée par la section PMR de la commission régionale de Mobilité, est mise en place progressivement sur le réseau. Compte tenu des moyens financiers actuellement prévus, elle devrait être totalement déployée dans le courant de 2012.

- En ce qui concerne l'amélioration de la visibilité des véhicules - un sujet largement évoqué l'an dernier - , un dialogue approfondi et constructif

We overleggen daarnaast met de vertegenwoordigers van blinden en slechtzienden over een betere zichtbaarheid van de voertuigen. Blijkbaar is de bestemming tegenwoordig voldoende leesbaar en ook de knoppen om de deuren te openen zijn goed zichtbaar. De MIVB zal in alle voertuigen gele knoppen plaatsen om te vragen dat de bus stopt. Er loopt ook een studie naar en betere verlichting aan de buitenkant van de trams.

Voor de installatie van de toegangspoortjes in de metro is er al van in de studiefase rekening gehouden met de noden van de PBM's: elk metrostation telt minstens één doorgang voor PBM's.

avec les représentants des aveugles et malvoyants a permis d'identifier les véritables problèmes en la matière. Il en est ressorti que les indicateurs de destination modernes sont suffisants pour identifier les véhicules de la STIB. Les boutons extérieurs d'ouverture des portes des trams 3000 et 4000 ont été rendus plus visibles par la pose d'un autocollant. L'installation systématique de boutons jaunes de demande d'arrêt est prévue dans tous les véhicules. De plus, une étude est en voie d'aboutissement pour renforcer l'éclairage extérieur des trams à l'aide de leds, qui sont des feux visibles le jour, ou de projecteurs "codes" d'un type nouveau.

Enfin, je tiens à signaler que, dès la phase d'étude, l'installation des portillons dans le métro a pris en considération les besoins des PMR. En conséquence, dans chacune des stations équipées se trouve au moins un sas conçu pour permettre la validation et le passage d'un PMR au sens le plus large (fauteuil roulant, aveugle, client avec bagage, cycliste, poussette, etc.).

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

M. Vincent De Wolf.- Je remercie la ministre pour sa réponse détaillée et, comme elle m'y invite, je lui promets de continuer à l'interroger.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, De Lijn et TEC en Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je reviens chaque année sur ce sujet, car je pense qu'il s'agit d'un dossier que le parlement doit suivre.

Lors de la précédente session, je vous ai interrogée

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).- Ik ga graag in op de uitnodiging van de minister, en zal haar ook in de toekomst over dit onderwerp vragen blijven stellen.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de samenwerking tussen de openbaarvervoersmaatschappijen MIVB, De Lijn en TEC in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik interpelleerde u vorig jaar reeds over de samenwerkingsproblemen tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen in Brussel, meer bepaald over de niet-naleving van het*

sur les problèmes de collaboration entre les différentes sociétés de transport public à Bruxelles, plus particulièrement sur le non-respect de l'accord de coopération du 17 juin 1991 publié au Moniteur belge le 31 octobre 1991 concernant "le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale" et de l'accord de principe "Hasquin-Baldewijns" du 10 juin 1998 entre la Région bruxelloise et la Région flamande.

Pour rappel, à Bruxelles, trois opérateurs de transport public coexistent : la STIB, De Lijn et TEC. Du fait que, contrairement à ses deux homologues, la Région bruxelloise s'est vue privée de la possibilité de configurer un réseau cohérent, exhaustif et totalement performant, elle doit accepter ou plutôt subir le fait que d'autres opérateurs agissent à leur guise, sans la moindre obligation de concertation et de coordination, au lieu de bénéficier d'une collaboration saine entre les différentes sociétés de transport public.

L'article 3, §2, de cet accord de coopération de 1991 stipule que toute extension de lignes interrégionales existantes ou toute création de nouvelles lignes interrégionales fait l'objet d'une concertation et d'un accord préalable entre les exécutifs des Régions concernées, d'une part ; et que ces lignes interrégionales sont du ressort de l'exploitant principal sur le territoire duquel elles sont créées ou étendues, d'autre part, c'est-à-dire de la STIB pour la Région bruxelloise.

Aujourd'hui, alors que cela a été dénoncé à maintes reprises ces dernières années, cet accord n'est toujours pas exécuté. La société De Lijn change ses lignes et son offre sans crier gare ni demander d'autorisation. Nous vivons une situation de concurrence entre réseaux qui nuit à l'efficacité du transport public et à l'amélioration du service pour tous les usagers.

En réaction à mon interpellation du 6 janvier 2010, vous évoquiez deux groupes de travail de coordination créés en 2005 en vue d'arriver à une meilleure intégration de l'offre de transports publics de la part de De Lijn et de la STIB. L'un portait sur la coordination du réseau et l'autre sur l'intégration tarifaire. Le suivi de ces groupes de travail devait être assuré, entre autres, par le comité de coordination de l'accord de principe de 1998, dans lequel les autres sociétés de transport en commun étaient également représentées.

samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en het principepsakkoord van 10 juni 1998 tussen het Brussels en het Vlaams Gewest.

In Brussel zijn er drie openbaar-vervoersmaatschappijen actief: de MIVB, De Lijn en TEC. Daardoor kan het Brussels Gewest, in tegenstelling tot de andere gewesten, geen coherent en performant netwerk ontwikkelen.

De andere operatoren doen gewoon hun zin, zonder overleg of coördinatie. Overeenkomstig artikel 3 van dat samenwerkingsakkkoord moet elke uitbreiding van bestaande gewestoverschrijdende lijnen of elke aanleg van nieuwe gewestoverschrijdende lijnen nochtans het voorwerp uitmaken van overleg en van een voorafgaandelijk akkoord tussen de regeringen van de betrokken gewesten.
Het samenwerkingsakkoord bepaalt bovendien dat het beheer van die gewestoverschrijdende lijnen onder de bevoegdheid valt van de hoofdexploitant op het grondgebied waarvan die lijnen zijn aangelegd of uitgebreid, met andere woorden van de MIVB op het Brussels grondgebied.

Dit akkoord wordt nog altijd niet uitgevoerd. De Lijn verandert nog altijd haar aanbod zonder overleg te plegen of toestemming te vragen. Die concurrentie komt de doeltreffendheid van het openbaar vervoer niet ten goede.

U antwoordde op mijn interpellatie van 6 januari 2010 dat er in 2005 twee werkgroepen werden opgericht teneinde het openbaar vervoersaanbod van de MIVB en De Lijn beter op elkaar af te stemmen en een tariefintegratie te bestuderen. De opvolging van die werkgroepen zou onder meer gebeuren door het coördinatiecomité van het principepsakkoord van 1998, waarin ook de andere openbaarvervoersmaatschappijen zijn vertegen-woordigd.

Volgens artikel 49 van het beheerscontract 2007-2011 tussen het Brussels Gewest en de MIVB zal het gewest meer overleg plegen met de andere gewesten en de federale overheid om het openbaar vervoersaanbod in Brussel te verhogen en te harmoniseren, en zal het daarbij de referentiefunctie van de MIVB op het gewestelijk grondgebied versterken.

Vous rappeliez également l'article 49 du contrat de gestion 2007-2011 entre la Région bruxelloise et la STIB, article qui stipule que la Région bruxelloise entend mieux se coordonner avec les deux autres Régions et l'état fédéral pour améliorer la desserte et intégrer l'offre de transports publics à Bruxelles, tout en renforçant le rôle d'opérateur de référence de la STIB à l'intérieur du territoire régional.

Le même contrat de gestion prévoyait que, pour la fin 2007, un groupe de travail composé de Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn et des TEC devait faire des propositions permettant une meilleure intégration des services de transports publics en Région bruxelloise en supprimant certains doublons, ainsi qu'une amélioration de la desserte périurbaine par la STIB dans les zones où l'emploi était en pleine expansion et où une demande suffisante était identifiée.

Or, le 6 janvier 2010, vous précisiez qu'il n'y avait toujours pas de contact entre la STIB et et les autres opérateurs en Région bruxelloise pour définir, voire hamoniser l'offre de transports publics.

Dans votre réponse, vous déclariez vouloir relancer ce dossier afin, notamment, de mettre à jour l'accord de coopération de 1991 et d'atteindre les objectifs du contrat de gestion précités.

Vous déclariez également avoir eu des contacts sérieux, non seulement avec votre collègue du gouvernement flamand, mais aussi avec la société De Lijn. Par contre, vous regrettiez de ne pas encore avoir eu l'opportunité de rencontrer votre homologue wallon.

Sans vouloir préjuger de ces pourparlers, vous annonciez enfin que la STIB envisageait de créer des plateformes où se rejoindraient les lignes des TEC, de De Lijn et de la STIB.

En outre, dans le cadre de la relance d'une concertation régulière entre Bruxelles et la Flandre pour améliorer la mobilité autour de et dans Bruxelles, notamment afin de remettre au goût du jour l'accord de coopération de 1991 et l'accord de principe de 1998, il a été décidé qu'un comité ministériel se réunirait deux fois par an et que des groupes de travail composés de techniciens et d'experts des différentes administrations régionales, ainsi que des opérateurs de transport, se réuniraient tous les deux mois.

Volgens hetzelfde beheerscontract moest tegen eind 2007 een werkgroep worden opgericht waarin Mobiel Brussel, de MIVB, De Lijn en TEC zouden zetelen. Die werkgroep zou voorstellen formuleren om het Brusselse aanbod te rationaliseren door overlappingen weg te werken en een betere MIVB-dienstverlening uit te bouwen in de randgemeenten, vooral in zones met een hoge werkgelegenheid.

Op 6 januari echter meldde u dat de MIVB nog altijd geen contact had gelegd met de andere openbare vervoersmaatschappijen. U zei dat u het dossier nieuw leven wilde inblazen, dat u het samenwerkingsakkoord uit 1991 wilde updaten en werk wilde maken van de doelstellingen uit het beheerscontract. U had al contact gehad met de Vlaamse minister en met De Lijn. U betreurde dat u uw Waalse collega nog niet had ontmoet. U zei ook dat de MIVB eraan dacht om gemeenschappelijke platformen te bouwen voor de haltes van TEC, De Lijn en de MIVB.

Er zou regelmatig overleg plaatsvinden tussen Brussel en Vlaanderen om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren. Het samenwerkingsakkoord uit 1991 en het principeakkoord uit 1998 zouden worden herzien. Een ministerieel comité zou tweemaal per jaar samenkomen. Daarnaast zouden technische werkgroepen met vertegenwoordigers van de verschillende administraties en openbare vervoersmaatschappijen tweemaandelijkse vergaderingen houden. Een van die werkgroepen zou onderzoeken hoe het openbaar vervoer tussen de gewesten kan worden geharmoniseerd, ook op het vlak van de tarieven. Tegen maart 2010 zou u de hinderpalen identificeren en vervolgens proberen weg te werken.

Uw doelstellingen zijn lovenswaardig en krijgen onze volledige steun.

Het Brussels openbaar vervoer reikt verder dan het keurslijf waarin het gewest opgesloten zit. Het Brusselse economische bekken omvat ook de zes randgemeenten. Momenteel speelt het Brussels openbaar vervoer niet in op die realiteit.

Het is logisch dat de bussen van De Lijn en TEC hun reizigers vanuit de rand tot in Brussel vervoeren. Waarom zou de MIVB dan het recht niet hebben om haar reizigers naar een aantal gebieden buiten de ring te vervoeren? Uit uw vroegere antwoorden maak ik op dat u het hiermee eens

Parmi ces groupes de travail, le groupe "collaboration opérateurs de transports publics" a pour mission d'harmoniser encore davantage l'offre de transports publics interrégionale, d'améliorer l'intégration tarifaire et de développer le volet RER pour les parties du métro, tram et bus.

Lors de ma question développée sur le sujet, vous déclariez que la liste des obstacles serait établie pour mars 2010 et que vous devriez y remédier par la suite.

Votre objectif de tendre vers une bonne harmonisation des opérateurs, d'éviter les doublons à l'intérieur de Bruxelles et d'envisager le fonctionnement de la STIB en dehors des frontières régionales est tout à fait louable, et nous ne pouvons que le partager.

Tout comme pour ce qui concerne la question de la mobilité en général, la gestion des transports publics dépasse largement le carcan dans lequel se retrouve Bruxelles. Le bassin économique bruxellois dépasse les dix-neuf communes - et aussi les six communes de la périphérie, qui, à mon sens, font très clairement partie de la vraie Région bruxelloise - , et le réseau de transports publics n'est pas en adéquation avec cette spécificité.

Autant, certaines lignes de De Lijn et des TEC entrent, parfois profondément, à Bruxelles pour y acheminer les travailleurs venant de la périphérie, autant il serait logique que la STIB dispose des mêmes droits à desservir certains zonings situés de l'autre côté du Ring.

De par vos réponses successives, vous semblez aller dans le même sens que ce constat. Espérons que tous les acteurs autour de la table prennent conscience de cette réalité et oeuvrent pour l'intérêt général des usagers, d'où qu'ils viennent et où qu'ils aillent, au lieu de se focaliser sur les chiffres d'affaires propres qu'ils pourraient réaliser.

Mes questions sont les suivantes.

Quels résultats ont produits les deux groupes de travail de coordination créés en 2005 ?

En janvier 2010, il n'y avait pas de contacts entre les trois opérateurs de transports publics à Bruxelles. Qu'en est-il aujourd'hui ? Des contacts ont-ils été pris ? Dans l'affirmative, sous quelle

bent. Hopelijk zullen de partners in de toekomst kijken naar het belang van alle gebruikers, en zich niet blindstaren op de eigen omzet die ze kunnen halen.

Welke resultaten hebben de twee coördinerende werkgroepen opgeleverd die in 2005 werden opgericht?

In januari 2010 hadden de drie openbare vervoersmaatschappijen in Brussel geen contact. Zijn er ondertussen wel contacten geweest en in welke vorm? Welke oplossingen en doelstellingen hebben ze opgeleverd en wanneer zullen die gerealiseerd zijn?

Hebt u naast de contacten met uw Vlaamse tegenhanger en met De Lijn ook gesproken met uw Waalse tegenhanger en met welk resultaat?

De MIVB streeft naar platformen waar de lijnen van de drie operatoren samenkomen. Hoe zit het daarmee?

Op welke obstakels zijn de werkgroepen rond mobiliteit gestoten en welke oplossingen hebben ze aangedragen? Wat is de agenda van deze groepen?

forme ? Quelles sont les avancées constatées lors de ces contacts, ainsi que les pistes, les solutions et les délais pour atteindre les objectifs ?

Outre vos contacts avec votre homologue du gouvernement flamand et la société De Lijn, des contacts concrets ont-ils été noués, depuis janvier 2010, avec votre homologue wallon ? Que ressort-il de tous ces contacts ?

Qu'en est-il aujourd'hui de la création, envisagée par la STIB, de plates-formes où se rejoindraient les lignes des trois opérateurs ?

Quid des obstacles rencontrés dans le cadre des groupes de travail Mobilité - et plus particulièrement du groupe "Collaboration opérateurs de transports publics" - et des remèdes à y apporter ? Pouvez-vous nous dire quelque chose de l'agenda et du suivi du travail de ces groupes ?

M. le président.- Pour un débat cohérent, on aurait peut-être dû associer cette interpellation de M. de Patoul à l'intervention de Mme Dejonghe. Je vous présente mes excuses, Mme la ministre.

La parole est à Mme P'tito.

Discussion

Mme Olivia P'tito.- Le fait que les trois opérateurs présents sur le territoire bruxellois ne se concertent pas pose régulièrement des problèmes, notamment de doublons de ligne. Force est de constater qu'il est tout à fait anormal que l'accord de coopération de 1991 ne soit toujours pas respecté. Cela porte atteinte à l'autonomie de la Région et empêche une meilleure complémentarité, qui pourrait permettre d'améliorer l'offre de transports dans et autour de Bruxelles.

Vous connaissez ces enjeux. Mais je me permettrai tout de même un parallèle avec un autre accord de coopération en discussion en ce moment, concernant l'extension du Ring et le Ring en général. Avec Mme Delforge, nous y reviendrons dans une prochaine commission. Mais sincèrement, je vois mal cette situation apparaître dans une autre Région que la nôtre.

De manière plus générale, on ne peut qu'encourager ces collaborations entre les différents opérateurs régionaux. On sait que des discussions sont en

De voorzitter.- Deze interpellatie was inderdaad beter toegevoegd aan die van mevrouw Dejonghe.

Mevrouw P'tito heeft het woord.

Bespreking

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Dat de drie operatoren die in Brussel aanwezig zijn, niet overleggen, zorgt voor problemen, zoals dubbele lijnen. Het is abnormaal dat zij het samenwerkingsakkoord uit 1991 niet naleven. Dat verhindert een betere complementariteit en vormt ook een inbreuk op de gewestelijke autonomie.*

Hier valt een parallel te trekken met een ander samenwerkingsakkoord en met de huidige discussie over de uitbreiding van de Ring. Zoiets kan alleen maar in het Brussels Gewest.

We kunnen een samenwerking tussen de operatoren enkel aanmoedigen. Zij kunnen bijdragen tot een globalere visie op de mobiliteit in Brussel, zoals voorzien in Iris 2. Een eengemaakt elektronisch ticket of een heffing op vrachtwagens zijn mogelijke positieve elementen daarvan.

Hoe zit het met die werkgroepen en het overleg?

cours, et que l'adoption d'Iris 2 vise à définir une vision plus large et plus globale de la mobilité à Bruxelles, en concertation notamment avec les acteurs extérieurs. On ne peut dès lors qu'encourager les dossiers comme le ticket électronique unique ou la taxation sur les poids lourds.

Je partage en partie les idées de l'interpellation de M. de Patoul et j'aimerais savoir où en sont ces groupes de travail et l'état de cette concertation.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme il a déjà été mentionné dans la réponse donnée en janvier, les groupes de travail de 2005 n'ont obtenu que peu de résultats.

C'est pourquoi, au mois de février de cette année, avec ma collègue Hilde Crevits, j'ai activé cette concertation en créant le groupe de travail "Transports Publics" ; il traite notamment de l'intégration tarifaire et du développement du réseau à moyen terme.

L'un des résultats de cette concertation est d'ores et déjà la suppression de la ligne 134 de De Lijn. La desserte est désormais assurée par la ligne 60 de la STIB. À cet égard, les deux sociétés ont également présenté une communication commune à leurs clients.

Des études communes sont également en préparation, comme une étude de "benchmarking" concernant l'intégration tarifaire ou une étude de préférence déclarée à propos du potentiel des lignes interrégionales.

Ainsi, un véritable dialogue s'est donc établi. Celui-ci se déroule dans un esprit de collaboration et vise, pour tous les domaines, une meilleure intégration des réseaux.

Une concertation analogue est en ce moment en préparation avec la Région wallonne et les TEC. Nous préparons actuellement des commissions de travail avec la Région wallonne. L'augmentation de l'espace prévu pour les bus des TEC à hauteur de la station de métro Kraainem figure notamment au programme des discussions.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De werkgroepen uit 2005 hebben slechts een zeer beperkt resultaat behaald. Daarom heb in in februari 2010 met mijn Vlaamse collega Crevits het overleg geactiveerd en een werkgroep Openbaar Vervoer opgericht, waarin onder meer de tariefintegratie en de netontwikkeling op middellange termijn worden besproken.*

Een van de resultaten van dit overleg is alvast de afschaffing van lijn 134 van De Lijn. De dienstverlening werd door lijn 60 van de MIVB overgenomen. Beide maatschappijen hebben hierover gezamenlijk gecommuniceerd naar hun klanten.

Ook worden enkele gezamenlijke studies voorbereid, zoals een benchmarkingstudie over de tariefintegratie en een stated preference studie over het potentieel van gewestgrensoverschrijdende lijnen.

Er is dus een echte dialoog ontstaan. Met het Waals Gewest en TEC is een analoog overleg in voorbereiding. Op de agenda staat bijvoorbeeld het voorzien van extra ruimte voor de bussen van TEC aan het metrostation Kraainem.

De MIVB verbetert reeds de bestaande multimodale platforms in overleg met de beide andere busoperatoren. Een goed voorbeeld is het Simonisplein, waar de MIVB bij de heraanleg van de haltes rekening heeft gehouden met de noden van De Lijn. Ook voor het metrostation Roodebeek wordt, in samenwerking met TEC en De Lijn, nagedacht over de heraanleg van de bushaltes teneinde de eindhaltefaciliteiten te verbeteren.

La STIB améliore, en concertation avec les deux autres opérateurs de bus, des plateformes multimodales existantes. La place Simonis en est un bel exemple : la STIB a parfaitement intégré les besoins de De Lijn dans son projet de réaménagement des arrêts de bus. Les TEC et De Lijn collaborent aussi étroitement, notamment à hauteur de la station de métro Roodebeek, afin de trouver une solution de réaménagement des arrêts de bus, de manière à améliorer les facilités des terminus pour leurs correspondances de bus.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- La société De Lijn informe-t-elle la STIB préalablement des modifications qu'elle apporte à ses parcours et ses itinéraires ? Vous avez cité un exemple de suppression de ligne. Dans l'espace qui sépare la gare du Nord du canal, on a néanmoins l'impression que la circulation des bus de De Lijn est totalement inutile. Elle ressemble davantage à une circulation de véhicules publicitaires, qui encombrent nos voiries.

Je reste un peu sur ma faim par rapport à votre réponse. Dix mois ne constituent pas une période particulièrement longue, mais ce n'est pas non plus un délai insignifiant. Autant j'avais été séduit pas votre réponse il y a dix mois et par la volonté que vous exprimiez à l'époque, autant il y a lieu aujourd'hui d'avaler des épinards pour jouer le rôle de Popeye en vue de faire avancer cette affaire, qui ne semble pas progresser au rythme que l'on pourrait espérer, en n'étant pas dupes des difficultés. Il faut impérativement activer les choses et en tout cas éviter les doublons, qui encombrent Bruxelles et nuisent à la STIB.

Pour le reste, je ne peux que m'engager à vous interpeller d'ici une année, en veillant à inscrire le point dès la fin de la session parlementaire, pour être sûr de pouvoir vous interpeller dans un délai raisonnable en commission.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Tous ces sujets font actuellement l'objet de discussions. Lorsque De Lijn souhaite modifier le parcours d'une ligne, elle consulte toujours la STIB. De Lijn a même ajouté une ligne à Bruxelles - la ligne nocturne 620 -, ce qui a réjoui le gouvernement

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Het overleg gaat mijn inziens nog niet ver genoeg. Zo lijkt het mij volkomen overbodig dat er bussen van De Lijn tussen het Noordstation en het Kanaal rijden. Zij dragen bij tot de dichtslibbing van onze wegen en hebben meer weg van reclamevoertuigen dan van bussen.*

Ik ben ietwat ontgoocheld door uw antwoord. Het dossier gaat maar langzaam vooruit. Wij moeten alles doen om overlappingen te vermijden. Ik zal u daarom volgend jaar opnieuw over dit onderwerp interpelleren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Al die onderwerpen worden momenteel besproken. Wanneer De Lijn het traject van een buslijn wil veranderen, raadpleegt zij altijd de MIVB. De Lijn heeft zelfs een nieuwe lijn in Brussel ingelegd, de nachtbus 620, wat de Brusselse*

bruxellois. Toutes les sociétés de transport sont désireuses de se concerter à propos de la rationalisation de leur offre, car elles manquent toutes de moyens pour concrétiser les projets d'extension de leur réseau.

Nous discutons également d'une possibilité de mieux interconnecter des lignes qui dépassent la frontière régionale, par exemple de la prolongation éventuelle vers Zaventem de la ligne de tram au boulevard Léopold III , ou de celle des lignes de tram à Uccle vers la gare de Ruisbroek.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Nous verrons les résultats. Je reviendrai sur le sujet.

- L'incident est clos.

regering enorm verheugt.

Alle vervoersmaatschappijen streven naar een rationalisering van hun aanbod, omdat zij niet voldoende middelen hebben om hun netwerk uit te breiden.

Wij zullen ook nagaan of bepaalde Brusselse lijnen tot buiten het gewest kunnen worden uitgebreid, zoals de verlenging van de tramlijn aan de Leopold III-laan tot Zaventem of van bepaalde tramlijnen in Ukkel tot het station van Ruisbroek.

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul *(in het Frans).- Ik zal nog terugkomen op dit onderwerp.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

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

concernant "le respect par la STIB de la loi sur la protection de la vie privée dans le cadre de la mise en oeuvre de la carte MOBIB".

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

Mme Olivia P'tito.- Avec le lancement de sa carte MOBIB et de son système électronique, la STIB va aujourd'hui servir de modèle aux TEC, à De Lijn et, plus tard, à la SNCB. Une convention existe en la matière. C'est dire l'importance de ce sujet, que le Bureau élargi avait reporté de juillet à octobre. Et c'est une bonne chose puisqu'entre-temps, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts.

Tout d'abord, une action baptisée "Ma vie privée ne voyage pas en commun" a été menée par la Ligue des Droits de l'Homme le 16 septembre dernier. Par ailleurs, le 14 septembre, une dépêche Belga et un article dans Le Soir nous annonçaient que les recettes de la STIB augmentaient dans les stations de métro équipées de portiques MOBIB. Une

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

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

betreffende "de naleving van de privacywet door de MIVB bij de aanwending van de MOBIB-kaart".

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

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- De MIVB voert als eerste Belgische maatschappij voor openbaar vervoer een elektronische kaart in, MOBIB genaamd, die als voorbeeld zal dienen voor de andere maatschappijen.*

Een Franstalige vereniging voerde al actie tegen MOBIB. Op 14 september las ik in de krant dat de inkomsten van de MIVB stijgen in metrostations die zijn uitgerust met toegangspoortjes. Dat is goed.

Er zijn echter heel wat problemen met de MOBIB-kaart. We kunnen die moeilijk wegwuiven als kinderziekten.

Ik heb kennis genomen van een verontrustend

nouvelle positive.

Par ailleurs, les cas vécus sont de plus en plus nombreux et ne peuvent plus être imputés à des maladies de jeunesse. Vraisemblablement, beaucoup d'erreurs interviennent au niveau de l'utilisation de la carte MOBIB, en lien avec les portiques. J'y reviendrai dans la deuxième partie de mon interpellation.

Mais plus fondamentalement encore, ce laps de temps m'a permis de prendre connaissance d'un document très inquiétant, à savoir le formulaire rempli par la STIB auprès de la Commission de la protection de la vie privée. Ce document figure sur le site de la Commission de la protection de la vie privée. On peut y lire que les deux finalités visées par la STIB sont la gestion de la clientèle et la lutte contre la fraude et les infractions de la clientèle. Jusque-là, je ne peux que m'accorder avec l'utilisation d'une banque de données visant ces deux finalités, dont il faut savoir qu'elles sont totalement exhaustives quand on parle de protection de la vie privée, comme le veut la loi de 1992.

Ensuite, il est question de la catégorie des données traitées, où l'on cite les données d'identification, le nom et l'adresse, le téléphone, etc., le "etc." suscitant déjà des interrogations. Puis, la STIB évoque les particularités financières, ce qui me pousse à me poser la question du respect de la vie privée. Viennent également les caractéristiques personnelles (âge, sexe, état civil), ainsi que la composition de ménage, qui peuvent, il est vrai, avoir un intérêt.

Par contre, les "habitudes de consommation" et "l'enregistrement d'images" me laissent plus perplexe. On demande ensuite le numéro de registre national et d'identification de la sécurité sociale. Enfin, le formulaire évoque également des catégories de destinataires "à qui des données qui peuvent être fournies". La personne fichée disposera d'un droit d'accès à certaines informations (données d'identification et enregistrement d'images).

Pourquoi, dès lors, "les individus ou organisations en relation directe avec le responsable du fichier", qualifiés comme tels par M. Flausch, peuvent-ils avoir accès à l'ensemble des informations dont je viens de parler ?

document dat de MIVB aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bezorgde. Daarin staat dat de MIVB twee doelstellingen nastreeft met de invoering van MOBIB: het beheer van het klantenbestand en de bestrijding van zwartrijden en overtredingen.

Vervolgens wordt er verwezen naar de gegevens die worden verwerkt, waaronder adressen, telefoonnummers enzovoort. Daar stel ik me vragen bij. Andere gegevens die worden bijgehouden, betreffen financiële zaken, wat me niet nodig lijkt, en persoonskenmerken als de leeftijd, het geslacht en de burgerlijke staat, die dan weer wel nuttig zijn.

Ik ben verbijsterd over andere gegevens die de MIVB verzamelt, meer bepaald met betrekking tot consumentengewoonten en opgenomen beelden. Ook het rijksregisternummer wordt geregistreerd. Op het voornoemde document staat ook aan welke instanties de gegevens kunnen worden doorgegeven. Klanten van de MIVB beschikken over een toegangsrecht tot een aantal gegevens.

Waarom krijgen nog andere individuen of instanties toegang tot de persoonsgegevens?

In Hong Kong heeft een openbare vervoersmaatschappij klantengegevens verkocht aan bedrijven. Is de MIVB hetzelfde van plan? Ik hoop van niet.

Tijdens de vorige regeerperiode nam het parlement een ordonnantie aan over de omzetting van een Europese richtlijn inzake het hergebruik van gegevens die de openbare sector verzamelt. Ze mogen in geen geval worden doorgegeven.

Ook de tijdsduur voor het bewaren van gegevens is beperkt. Het is onwettig om ze onbeperkt te bewaren.

Ik veronderstel dat de MIVB geen jurist heeft geraadpleegd over het document en neem aan dat u me zult geruststellen.

Welke gegevens worden precies bewaard in een computerbestand? Wat gebeurt er met het bestand? Hoe lang worden gegevens bewaard?

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer heeft zich uitgesproken en

Ensuite, il est question d'autres entreprises privées. On a évoqué MOBIB Hong Kong qui avait vendu son fichier. La STIB veut-elle faire de même ? Je suppose que ce n'est pas le cas mais le formulaire a été rempli en ce sens, ce qui m'inquiète.

De plus, en ce qui concerne la vente de fichiers aux entreprises privées, je rappelle que, sous la précédente législature, nous avons voté une ordonnance portant transposition de la directive européenne 2003/98 sur la réutilisation des informations du secteur public en vertu de laquelle le secteur public ne peut en aucun cas transférer des données vers d'autres organisations ou organismes privés.

La durée de conservation prévue est illimitée. Cela m'inquiète d'autant plus car ces données doivent être répertoriées en fonction de leur finalité. En aucun cas, ces données ne peuvent être gardées de manière illimitée. C'est illégal.

Je suppose qu'il s'agit d'une maladie de jeunesse, la STIB n'a sans doute pas consulté de juriste qui a lu la loi sur la protection de la vie privée de 1992.

Je ne doute pas du fait que vous allez me rassurer sur cette question.

Quelles sont les données exactes qui sont conservées dans un fichier ? Quel est l'objectif de ce fichier ? Combien de temps les données sont-elles conservées ?

La commission de la Protection de la vie privée s'est prononcée et a émis des recommandations en mars 2010. Elle a dit, par exemple, qu'en aucun cas, des données relatives à une infraction commise ne pouvaient être gardées de manière illimitée. On garde l'information et on la verse dans un autre réceptacle particulier - j'utilise les mots de la commission de la Protection de la vie privée - aussi longtemps que le nécessite la procédure entamée à l'issue d'une fraude avérée. Cela me paraît légitime.

Enfin, les données statistiques sont totalement légitimes dans le chef de la STIB, mais elles doivent être anonymes.

Dans ses recommandations du 17 mars 2010, la commission de la Protection de la vie privée est d'avis que les sociétés de transport "ne peuvent pas traiter, directement ou indirectement, des données à

formuleerde in maart 2010 voorstellen. Ze verklaarde onder meer dat persoonsgegevens over overtredingen niet eindeloos mogen worden bewaard, maar enkel voor de periode dat ze worden behandeld.

Statistische gegevens bewaren kan natuurlijk wel, als het tenminste anoniem gebeurt.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer meent dat het niet toegelaten is om persoonlijke gegevens te bewaren die het mogelijk maken om de verplaatsingen die iemand met het openbaar vervoer maakt bij te houden.

Ik stel de MOBIB-kaart of de toegangspoortjes niet in vraag, maar ik vind wel dat de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moet worden nageleefd.

In zijn huidige vorm is het formulier onwettig. Wat is er inmiddels veranderd?

Overweegt de MIVB een alternatief voor de MOBIB-kaart? Is een anonieme MOBIB-kaart mogelijk?

Zo ja, zal men die kaart gratis kunnen aanvragen? De heer Flausch, die zo tuk is op Europese voorbeelden, zou zich kunnen inspireren op de Parijse Navigo-kaart. Die is gratis maar kost wel vijf euro als men een anonieme kaart wenst.

Ik vraag u de wet op de bescherming van het privéleven voor 100% na te leven.

caractère personnel qui permettraient de tracer le trajet des usagers sur base de leur titre de transport électronique".

Mon but n'est pas de remettre en question le fait d'utiliser la carte MOBIB ou d'avoir des portiques qui la rendent obligatoire. Mon but est de faire respecter la loi sur la protection de la vie privée.
La version initiale du formulaire est illégale. Les choses ont-elles évolué depuis lors ?

La STIB envisage-t-elle une alternative à cette version MOBIB obligatoire ? Une carte MOBIB anonyme, comme le demande le PS depuis longtemps, est-elle envisagée ?

Si oui, le sera-t-elle gratuitement ? M. Flausch aime les exemples européens. Il pourrait alors s'inspirer de la carte Navigo de la RATP, à Paris, qui est gratuite pour tous. Son seul défaut est qu'elle coûte cinq euros lorsqu'on la veut anonyme. Rappelons qu'aujourd'hui la carte MOBIB coûte déjà 5 euros sans garantir cette protection de la vie privée.

Je vous demande d'inverser la tendance et de respecter à 100% la loi sur la protection de la vie privée.

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Madame la ministre, j'ai envie de dire : rien de neuf sous le soleil. Revenir sur ce sujet me semble extrêmement important. En effet, avec le temps, les inquiétudes ne s'amenuisent pas, que du contraire.

Ma collègue a évoqué plusieurs sources d'inquiétude relatives à la législation en vigueur et le système mis en oeuvre par la STIB. Si tout cela n'est pas neuf, cela signifie que les dossiers s'alourdissent. Ce n'est pas pour rien que des universitaires et des associations telles que la Ligue des Droits de l'Homme continuent d'exprimer leurs craintes.

Par exemple, en octobre 2010, la communauté scientifique a déclaré obsolète le standard utilisé par la carte MOBIB en termes de sécurité. Celle-ci est protégée des jeux d'écriture, mais pas du tout de la lecture. Les médias ont soulevé le cas d'un haut

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Hoe meer de tijd verstrijkt, hoe groter onze bezorgdheid. Mevrouw P'tito had het over inbreuken op de wetgeving en over een gebrekkig systeem. Niets nieuws onder de zon. Bovendien worden de problemen alleen maar groter. Het is niet voor niets dat universitaire onderzoekers en de Ligue des Droits de l'Homme hun bezorgdheid blijven uiten.*

Wetenschappers hebben onlangs verklaard dat het systeem van de MOBIB-kaart verouderd is, voornamelijk omdat het lezen van de gegevens onvoldoende beveiligd is. Daarnaast vormt ook het feit dat de drie laatste verplaatsingen op de chip blijven staan, een probleem. Toen mijn kaart werd gecontroleerd, kon men daarvan de halte van het Parlement aflezen.

In andere landen is het al voorgekomen dat

fonctionnaire à propos duquel l'employeur souhaitait obtenir des données relatives à MOBIB.
Il existe toujours ce problème des trois derniers voyages qui figurent sur la puce. À titre personnel, la dernière fois que je me suis fait contrôler - et je précise que l'appareil ne fonctionnait pas - , le commentaire que j'ai entendu était : "C'est l'arrêt Parlement." Il n'est pas difficile de voir quel numéro de carte prend souvent tel bus à l'arrêt Parlement. C'est un exemple, mais qui sert à rappeler que la traçabilité existe.

Les critiques qui sont émises par le monde académique et associatif le sont dans le but d'obtenir un système fiable.

En Asie - à Tokyo ou Hong-Kong -, un usage abusif des bases de données a servi à des fins de marketing. L'usager des transports en commun n'a pas à être pris en otage d'un marketing non souhaité.

Ce qui est inquiétant, c'est la réaction de la STIB vis-à-vis de ces critiques : j'ai rencontré des chercheurs qui ont alerté la société avant de sortir dans les médias pour dénoncer des problèmes, et lorsqu'ils l'ont fait, cela restait dans un esprit constructif. Ils ont voulu apporter leur expertise et aider la STIB à concevoir un système fiable. Leur intervention n'a obtenu que des fins de non-recevoir.

Le jour où tout apparaît dans l'espace public, c'est chaque fois la même réaction : "La commission de la Vie privée indique l'absence de tout problème". J'estime qu'on frise un certain mépris, pour ne pas dire plus, à l'égard des gens qui ont le malheur de remettre le système en question.

Pourtant, en matière d'informatique, les "hackers" sont utilisés pour améliorer un système. La STIB dispose de gens prêts à se mettre à leur service gratuitement et il n'en est pas tenu compte. Ce système est obsolète !

J'aimerais donc savoir si la STIB compte intégrer une dynamique constructive : plutôt que de balayer les critiques émises, elle devrait les prendre en compte, avec les recommandations qui s'imposent. Le système était déjà dépassé avant sa mise en place, ce qui est assez inquiétant.

Peut-être s'agirait-il de ne pas s'enfoncer dans

openbare vervoersmaatschappijen klantengegevens doorverkochten.

De reactie van de MIVB op de kritiek is verontrustend. Een aantal personen contacteerden de vervoermaatschappij voordat de problemen werden aangeklaagd in de media. Ze wilden de MIVB helpen om aan een beter systeem te werken, maar de MIVB wou dat niet.

Als de media dergelijke problemen oppiken, reageert de overheid altijd met de bewering dat er volgens de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer geen vuiltje aan de lucht is. Dat getuigt van minachting voor wie het systeem in vraag stelt.

De MIVB kan een beroep doen op hackers om de zwakke plekken van het systeem te zoeken, maar maakt geen gebruik van het aanbod.

De MIVB zou rekening moeten houden met constructieve feedback.

Misschien was het beter geweest om de tickets op papier te behouden. De Navigokaart waar mevrouw P'tito naar verwijst is ook een probleemgeval.

Ik vind dat de MIVB meer moet doen om de persoonsgegevens van klanten te beschermen. Het mag zeker niet de bedoeling zijn om er ongeoorloofde dingen mee te doen.

l'erreur, de garder la possibilité d'un ticket papier. Quant à la carte Navigo, évoquée par Mme P'tito, elle connaît également une série de problèmes et ce pass anonyme ne l'est pas tant que cela.

Un chantier s'ouvre. Il serait bon d'ouvrir le dialogue et d'avoir la volonté de garantir l'anonymat des usagers, faute de quoi on finirait par croire qu'il s'agit d'une tactique des petits pas et que, petit à petit, c'est la traçabilité qui nous sera imposée avant de passer à l'exploitation proprement dite des données à des fins dont l'existence nous a été niée.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- D'emblée je crains que nous n'ayons peut-être pas la même sensibilité que les deux parlementaires qui se sont exprimées sur ce sujet.

Fin 2010, la mise en service de portillons d'accès est prévue dans 30 stations de métro.

En cas d'oubli de son abonnement ou de non validation d'un contrat hebdomadaire, mensuel, trimestriel, ou annuel en cours de validité et chargé sur la carte MOBIB ou en cas de non validation d'une correspondance, une surtaxe de 10 euros est payable dans les 10 jours ouvrables. Passé ce délai de paiement, la surtaxe passe à 100 euros.

Cette disposition se base sur l'arrêté tarifaire de la STIB adopté par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

La carte MOBIB contient un fichier d'identification dit «masterfile» qui reprend le nom, le prénom, la date de naissance et le code postal de la personne titulaire. La carte contient aussi des compartiments dans lesquels les contrats sont stockés (par exemple, l'abonnement en règle) et les trois dernières validations effectuées. Hormis les trois derniers trajets effectués qui sont conservés sur la carte, les données de validation relatives à la localisation des usagers ne sont jamais traitées de façon individualisée, mais toujours sur la base d'informations soit codées, soit rendues anonymes, pour lesquelles la STIB veille à assurer le respect de toutes les dispositions légales applicables.

Les renseignements contenus dans la carte MOBIB

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Tegen eind 2010 zullen er toegangspoortjes staan in 30 metrostations.*

Wie zijn abonnement niet bijheeft of zijn rit niet gevalideerd heeft, moet binnen de tien werkdagen een toeslag betalen van 10 euro. Wie dat niet binnen de termijn doet, moet 100 euro betalen. Dit staat in het besluit over de MIVB-tarieven dat de regering heeft goedgekeurd.

De MOBIB-kaart bevat een "masterfile" met naam, voornaam, geboortedatum en postcode van de eigenaar. De contracten (zoals een abonnement) en de laatste drie valideringen worden apart opgeslagen. Behalve die over de laatste drie trajecten, worden de gegevens over de verplaatsingen nooit individueel behandeld, maar altijd via gecodeerde of anonieme informatie. De MIVB houdt zich daarbij aan alle wettelijke beschikkingen.

De gegevens op de MOBIB-kaart zijn onmisbaar voor het beheer van vervoerscontracten. Zo kun je bijvoorbeeld contracten met een voorkeurtarief kopen via een GO-automaat of kunnen de controleurs nagaan of je over een geldig vervoersbewijs beschikt. Als iemand weigert zich te identificeren, kunnen de MIVB-agenten zijn of haar identiteit momenteel alleen nagaan in aanwezigheid van de politie en zij kunnen een persoon maximaal 30 minuten vasthouden.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, derde onvervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De gegevens die de MIVB opslaat, betreffen

sont indispensables à la conclusion et à la gestion des contrats de transports, notamment pour les achats à distance via les automates de vente GO, qui impliquent souvent l'octroi de tarifs préférentiels. Les renseignements présents sur la carte permettent également de vérifier que les porteurs des cartes sont bien titulaires d'un titre de transport valide lors de contrôles des billets. Rappelons qu'actuellement, en cas de refus de la personne contrôlée de s'identifier, le relevé d'identité par les agents de la STIB n'est pas possible sans la présence de la police et que le temps maximal de rétention d'une personne est de 30 minutes.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, troisième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

S'agissant des informations stockées dans la base de données de la STIB, il s'agit des données de validation, qui ne comprennent pas l'identité de l'utilisateur, et des renseignements relatifs aux coordonnées de la clientèle. Les deux bases de données sont physiquement séparées. Cela signifie que les informations de validation prises isolément sont anonymes. Le recoupement avec les données de la clientèle est sécurisé, puisqu'une même personne ne peut avoir accès aux différentes bases de données, sauf pour des raisons précises et légitimes communiquées à la commission de la Protection de la vie privée et dans le respect de la loi relative à la vie privée de 1992.

Les données de validation ne sont donc jamais jointes aux données nominatives des utilisateurs en dehors de cas extrêmement restreints nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à la STIB dans le cadre du contrat de gestion.

Aucune donnée nominative comportant des renseignements sur la validation n'est en tout cas conservée dans la base de données clients de la STIB.

Un nombre limité d'employés, triés sur le volet, ont accès aux différentes bases de données pour des raisons de mise en place du site, de sécurisation des données et d'entretien technique. Ces personnes issues du service informatique et "back office" sont tenues à la plus stricte confidentialité et doivent s'engager à ne pas divulguer les informations dont elles prendraient connaissance en vertu de leur mission professionnelle, y compris au sein de la

ontwaardingen van vervoersbewijzen die niet zijn gekoppeld aan de identiteit van de gebruiker. De persoonsgegevens staan op een andere databestand. De twee gegevensbanken zijn van elkaar gescheiden. Bijgevolg is de informatie over ontwaardingen anoniem. Een persoon krijgt nooit toegang tot beide gegevensbanken, tenzij om duidelijke en gerechtvaardigde redenen die aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moeten worden meegedeeld.

Er worden geen gegevens op naam over ontwaardingen bijgehouden in de klantenbestanden van de MIVB.

Een beperkt aantal personeelsleden van de informaticadienst en de afdeling back office hebben toegang tot verschillende databestanden. Zij moeten zeer discreet omgaan met de gegevens.

Voor fraudebestrijding is het noodzakelijk dat de MIVB overtredingen kan bewijzen. Bijgevolg moet de MIVB een uittreksel van de ontwaardingsgegevens kunnen voorleggen in geval van betwisting.

Slechts enkele personeelsleden hebben toegang tot die gegevens. Ze mogen ze niet verspreiden.

De gegevens van de MIVB worden met technische en organisationele maatregelen beschermd. De beveiliging wordt onderzocht door specialisten.

Persoonsgegevens worden slechts beperkte tijd bewaard bij de MIVB, voor precieze doeleinden die de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aanvaardbaar acht, zoals het opstellen van statistieken of het beantwoorden van klachten.

In overleg met de Commissie zal worden bepaald hoe lang de gegevens mogen worden bewaard.

Mensen die dat willen, kunnen nog altijd een anonieme tienrittenkaart of dagkaart verkrijgen.

STIB.

La répression de la fraude implique également que la STIB soit en mesure de prouver les éventuelles infractions aux obligations des utilisateurs de transports publics qu'elle constaterait. À cette fin, il est indispensable que la STIB puisse produire un extrait des données de validation des titres de transport en cas de contestation de l'infraction.
Une fois encore, chacun des employés, en nombre très limité, qui pourrait avoir accès à des données dans ce contexte, est tenu à la plus stricte confidentialité et s'engage à ne pas divulguer les informations dont il prendrait connaissance en vertu de sa mission professionnelle.

La protection des données se trouvant au siège de la STIB est garantie par un ensemble de mesures techniques et organisationnelles et fait l'objet d'une procédure d'audit par des spécialistes en la matière.

Les données personnelles qui sont conservées par la STIB le sont pour un temps limité en vue de l'accomplissement de finalités précises considérées comme légitimes par la commission de la Protection de la vie privée, telles que la constatation d'une faute ou d'un incident technique, la possibilité de répondre dans un délai raisonnable à la plainte d'un client, la gestion des contrats ou la réalisation de ses plans statistiques.

L'expertise en cours devra définir en concertation avec la commission de la Protection de la vie privée le délai maximal de conservation de ces données.

En conclusion, et cette réponse ne vous satisfera sans doute pas, des titres anonymes à la prestation sont et resteront disponibles pour les clients qui souhaitent vraiment conserver l'anonymat. Je parle là des cartes de 10 voyages ou des cartes de 1 ou 3 jours. Ces titres ne se trouvent pas sur la carte MOBIB.

Mme la présidente.- La parole est à Mme P'tito.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mme Olivia P'tito.- Certains éléments sont de nature à rassurer : apparemment, la situation financière, les habitudes de consommation ne sont pas reprises. La conservation illimitée des données dans le temps ne serait pas le but et la question n'est pas tranchée, ce qui laisse place à l'espoir.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Uw betoog bevat positieve elementen. Zo wordt er geen informatie bewaard over het consumptiegedrag en de financiële situatie van de persoon. Ook worden de gegevens maar even bewaard.*

Ik blijf er echter bij dat de informatici een veel te

Cependant, j'ai l'impression que quelques informaticiens, sans doute bien intentionnés, ont mis en place une usine à gaz énorme-; ils se sont promis de concevoir un système merveilleux pour la STIB, ce dont je ne doute pas, mais sans se soucier de la protection de la vie privée. À présent, il s'agira de rattraper la sauce pour garantir ce respect effectif de la vie privée.

Même si ce ne sont que ces informations (nom, prénom, code postal, abonnement et 3 dernières validations) qui sont reprises, cela pose cependant problème : la commission Protection de la vie privée indique clairement qu'il ne doit pas y avoir de traçabilité. Or, même limitée, la conservation des dernières validations constitue une traçabilité.

Je suppose que la commission n'a pas encore validé l'ensemble du processus mis en œuvre aujourd'hui. Cela se produira plus tard.

Par ailleurs, vous avez indiqué que "ces trois dernières validations ne sont transmises que dans un nombre limité de cas". Là, je me permets d'insister : il faudrait clarifier ce nombre limité de cas.

Je ne puis que plaider pour une information accrue à propos des sanctions qu'encourent aujourd'hui les usagers de la STIB , faute d'avoir lu l'arrêté du 15 décembre 2008 concernant les amendes qu'ils risquent à ne pas valider leur carte MOBIB. De telles sanctions susciteront sans nul doute bien des plaintes.

En outre, à propos de la protection de la vie privée, l'information est également insuffisante. C'est pourtant une obligation légale.

Il importe d'informer le public. Il s'agit d'une obligation légale, fondamentale, qui est d'ailleurs reprise dans l'article 9 de la loi sur la protection sur la vie privée. Chaque utilisateur de la carte MOBIB doit pouvoir connaître les données qui figurent sur sa carte, à quoi elles correspondent et la durée de leur conservation.

La STIB est obligée de répondre à cette demande des usagers. Vous n'avez rien à y perdre. Au contraire, vous avez tout à gagner à le dire clairement et à informer précisément les usagers des données qui figurent sur cette carte et de leur usage. Cela devrait permettre de calmer

uitgebreid systeem hebben uitgewerkt, en dat ze daarbij geen rekening hebben gehouden met de regelgeving inzake de bescherming van het privéleven. Ook al worden enkel de naam, de voornaam, de postcode, het abonnement en de drie laatste trajecten bewaard, toch is er een probleem: de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer stelt duidelijk dat er geen sprake mag zijn van traceerbaarheid. U zegt dat de informatie over de laatste drie trajecten slechts in een beperkt aantal gevallen aan derden wordt overgemaakt. In welke gevallen juist? Ik wil ook pleiten voor meer informatie over de boetes die de MIVB-reizigers kunnen oplopen als ze hun kaart niet ontwaarden. Dergelijke sancties zullen wellicht in klachten uitmonden. Ook over de regelgeving inzake de bescherming van het privéleven is de huidige informatie ontoereikend.

Conform artikel 9 van de wet op de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer moet een MOBIB-gebruiker vanwege de MIVB alle informatie kunnen ontvangen over de gegevens die op de kaart staan, en over de bewaartijd van die gegevens. Men heeft er niets bij te verliezen dergelijke informatie te bezorgen. Integendeel, het zou de gemoederen tot bedaren brengen. Het is trouwens de enige vraag die de Ligue des Droits de l'Homme in haar brief aan de MIVB formuleert.

objectivement les esprits. Les finalités doivent être exhaustives et la transparence doit être absolue. La Ligue des Droits de l'Homme ne demande rien de plus dans le courrier qu'elle a adressé à la STIB.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je retiens la suggestion intéressante de Mme P'tito pour ce qui concerne l'information relative aux amendes, mais aussi les informations qui figurent sur la carte. Nous transmettrons cette suggestion à la STIB.

Mme Olivia P'tito.- C'est d'autant plus important que les informations reprises sur la carte ne semblent pas correspondre à ce qui était demandé initialement.

- L'incident est clos.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het is een goede suggestie om meer informatie te geven over de boetes en over de gegevens op de kaart. We zullen het aan de MIVB vragen.*

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Dat is erg belangrijk, omdat de gegevens op de kaart niet overeenstemmen met de oorspronkelijke vraag.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

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

concernant "la prolongation durant le week-end de la ligne 53 à la ferme Nos Pilifs".

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

M. Philippe Close.- Je souhaiterais vous interpeller sur le manque de réactivité de la STIB lors de l'organisation de grands événements bruxellois.

Tant pour des raisons environnementales que pour éviter à terme une congestion généralisée du trafic bruxellois, il est fondamental d'encourager les Bruxellois- mais aussi tous ceux qui fréquentent ces événements et qui viennent d'un peu partout dans le pays - à emprunter le plus largement possible les transports en commun. Les activités culturelles, sportives ou festives offrent précisément l'opportunité de faire découvrir les avantages des déplacements avec la STIB : pas de

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

betreffende "de verlenging tijdens het weekend van buslijn 53 tot de 'Ferme nos Pilifs'".

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

De heer Philippe Close *(in het Frans).- De MIVB speelt te weinig in op grote evenementen die in het gewest plaatsvinden. Niet alleen vanuit ecologisch standpunt maar ook om een verkeersinfarct te vermijden, is het belangrijk dat de MIVB de bezoekers van grote evenementen aanspoort om het openbaar vervoer te nemen. Openbaar vervoer biedt immers veel voordelen: geen parkeerprobleem, mogelijkheid om alcohol te gebruiken, enzovoort.*

Op weekdagen rijdt bus 53 naar de Ferme nos Pilifs te Neder-over-Heembeek. Tijdens het weekend stopt de bus iets eerder, namelijk aan

difficultés de parking, possibilité de rentrer chez soi en toute sécurité, même après avoir consommé de l'alcool... Malheureusement, la STIB ne semble pas toujours profiter de ces occasions.

En voici un exemple.

Depuis quelques années, la ferme Nos Pilifs à Neder-Over-Heembeek est desservie pendant la semaine par le bus 53. Pendant le week-end, celui-ci s'arrête à l'arrêt Val Marie, c'est-à-dire quelques arrêts plus tôt. Il est difficile de comprendre pourquoi la ferme n'est pas desservie pendant la fin de la semaine alors qu'elle est fortement fréquentée le week-end, notamment par les familles.

De plus, cette ferme resocialise et remet au travail une trentaine de personnes handicapées, et elle se trouve pendant une période de l'année - entre avril et septembre - en face de l'attraction touristique "Le Sortilège", que nous avons ancrée dans le nord de Bruxelles pour développer un aspect touristique dans cette partie de la ville. Tous ceux qui fréquentent cette activité sont, pour l'instant, contraints de s'y rendre en voiture.

Pourquoi ne pas prolonger la ligne 53 durant le week-end ? Cela ne devrait pas représenter un coût énorme d'exploitation et se justifierait pleinement compte tenu de la mauvaise desserte de Neder-Over-Heembeek en transports en commun. Quelles solutions comptez-vous apportez aux personnes qui travaillent à la ferme les samedi et dimanche ?

Plus généralement, quelle est la politique menée par la STIB lors de grands évènements bruxellois ? Quels sont les événements qui bénéficient d'arrêts spécifiques et/ou de fréquences élargies ? À quelles conditions et au terme de quelles procédures ? Le seul exemple de ticket couplé dont j'ai connaissance est celui du festival Couleur Café.

Enfin, la STIB s'est récemment associée à une grande chaîne de magasins bruxellois lors d'une semaine d'activités commerciales ; le client qui achetait dans le magasin en question bénéficiait d'un trajet gratuit sur le réseau STIB.

De tels partenariats existent-ils lors de grands événements culturels ou sportifs ? Si oui, quels sont -ils ? Comptez-vous généraliser cette pratique afin d'encourager l'usage des transports en commun ?

halte Val Maria. Dat is vreemd, gezien ook veel gezinnen de boerderij tijdens het weekend bezoeken. Bovendien zijn in de boerderij een dertigtal gehandicapten werkzaam, die zich ook in het weekend naar hun werkplek moeten kunnen begeven. Van april tot september kan men tegenover nos Pilifs het gezinsavonturenpark "De betovering" bezoeken. Om beide locaties in het weekend te kunnen bereiken, is men nu verplicht de auto te nemen.

Lijn 53 ook tijdens het weekend doortrekken tot de Ferme nos Pilifs, zou geen grote meerkost betekenen en zou bovendien een welkome aanvulling zijn op het povere openbare vervoersaanbod te Neder-over-Heembeek.

Wat is het beleid van de MIVB voor grote evenementen in het Brusselse? Wanneer beslist ze om haltes toe te voegen of de dienstregeling uit te breiden? Bij mijn weten bestaat er alleen met het festival Couleur Café een afspraak over gratis openbaar vervoer.

Onlangs sloot de MIVB een akkoord met een grote Brusselse winkelketen: een week lang konden klanten die in een van de winkels een aankoop deden, rekenen op een gratis rit op het MIVB-netwerk.

Worden zulke partnerships voor grote culturele of sportieve evenementen aangegaan? Welke zijn dat? Bent u van plan om zo het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen?

U herinnert zich vast nog wel dat de kosten voor de omleiding van bussen tijdens braderieën of buurtfeesten tussen het Gewest en de MIVB werd verdeeld.

De City Parade trok deze zomer 70 000 à 80 000 personen aan. De MIVB deelde de organisator mee 90.000 à 100.000 euro transportkosten te zullen aanrekenen, waarop de organisator vroeg daarvoor gratis vervoer in de plaats te stellen; wat niet mogelijk bleek. Daarop heeft de organisator parking C op de Heysel gehuurd en de mensen gratis parkeerplaats aangeboden.

Er wordt al langer hoe meer volk naar de STIB toegeleid, maar de prijs van een ticket komt niet overeen met de werkelijke kostprijs. Aan de organisatoren van grote evenementen kan worden

Vous vous souviendrez du débat assez large concernant le détournement des bus lors de braderies ou de fêtes de quartiers. Un accord sain était intervenu. À partir du moment où la Région reconnaissait l'événement, la coût était partagé entre la Région et la STIB.

Cet été, la City Parade a rassemblé de 70 à 80.000 personnes et la réaction de la STIB a été pour le moins spéciale. Elle à dit à l'organisateur qu'elle allait facturer 90 à 100.000 euros pour le monde qui allait emprunter ses lignes. L'organisateur a donc demandé si les gens pouvaient voyager gratuitement. Il n'en était rien, ils devaient payer leur ticket. L'organisateur a loué le parking C à Bruxelles-Expo pour 15.000 euros en disant aux participants de venir en voiture car le parking est gratuit. Dans le même temps, dans la station Heysel, la régie publicitaire de la STIB avait accepté une campagne promotionnelle pour une boisson énergisante dans le cadre de la City Parade...

On amène de plus en plus de monde sur le réseau de la STIB et cette dernière se dit que cela lui coûte de l'argent car le prix du ticket ne couvre pas ses dépenses. Dans le même temps, on ne peut demander aux organisateurs d'événements d'inciter leurs clients à utiliser la STIB et de payer la facture eux-mêmes.

Voilà les aspects sur lesquels je souhaitais vous interpeller dans le but d'entamer une réflexion.

Discussion

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

Mme Danielle Caron.- Mme la présidente, un membre de mon groupe a déposé la même interpellation il y a trois mois. Nous voulions également savoir pourquoi la ligne 53 n'était pas exploitée dans sa totalité pendant le week-end.

Cette interpellation a été déclassée en question écrite, laquelle a reçu une réponse avec des chiffres. Je me pose donc des questions sur la "justice" au sein même du Bureau. Et je suis un peu surprise. Considère-t-on les questions différemment ? Alors qu'on peut juxtaposer les deux interpellations, car elles sont exactement les mêmes. Avouez que c'est assez étonnant !

gevraagd hun klanten aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken en de factuur zelf te betalen.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans)***.-** *Iemand van mijn groep heeft dezelfde interpellatie drie maanden geleden al ingediend. We wilden ook weten waarom lijn 53 tijdens heet weekend niet werd uitgebaat.*

De interpellatie werd echter omgevormd tot een schriftelijke vraag. Ik vraag me af waarop het Bureau zich baseert voor zulke beslissing.

(Rumoer)

Ik ben verbaasd over de beslissing.

(Rumeurs)

Je remercie bien sûr M. Close d'avoir relayé ce sujet qui nous préoccupait. Mais je suis parfois étonnée de ce qui se décide au Bureau, d'autant que tout nous revient.

(Rumeurs)

J'ai aussi fait partie du Bureau, les murs y ont des oreilles. Je suis parfois surprise de ce qui se dit et ce qui se fait. Et les dernières réunions du Bureau me laissent encore plus perplexes, non seulement pour moi, mais aussi pour mes collègues.

Toujours est-il que, bien que j'aie donc déjà reçu réponse par un document du 15 septembre 2010, je voulais vous entendre sur ce sujet. Comment la STIB peut-elle gérer des événements majeurs, comme le dernier concert de U2 ? Nombre de participants sont restés perplexes à ce sujet. En dehors de l'accident -qui aurait pu se passer à n'importe quel moment -, ne pourrait-on imaginer une cellule au sein de la STIB qui gère ce type d'événements, sans attendre qu'il soit trop tard ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce n'est pas à moi d'indiquer la manière d'organiser le travail parlementaire. On m'a informée du fait que ce sont des personnes différentes qui s'occupent, d'une part des questions écrites, d'autre part des questions orales et des interpellations. Il revient au parlement et au Bureau de régler le problème.

Le fait est que je dois répondre deux fois aux mêmes interrogations. C'est un constat.

J'en viens à l'interpellation de M. Close et à l'intervention de Mme Caron, qui s'y est jointe.

Il est évident que je souhaiterais que la STIB puisse répondre favorablement aux nombreuses demandes d'amélioration de l'offre restant à l'heure actuelle insatisfaites.

Je dois cependant rappeler que, dans le cadre de la confection du budget 2010, le gouvernement a demandé à la STIB de réaliser un effort budgétaire de 46,2 millions d'euros, dont 11,5 millions d'euros sur l'offre de transport et 9 millions sur les frais de

(Rumoer)

Ik ben ook lid geweest van het Bureau. Ik vind dat het soms bizarre beslissingen neemt.

Hoe kan de MIVB openbaar vervoer organiseren voor grote evenementen, zoals het laatste concert van U2? Kan er geen cel worden opgericht bij de MIVB om dergelijke zaken te organiseren?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Er is me gezegd dat schriftelijke vragen enerzijds en mondelinge vragen en interpellaties anderzijds, door verschillende personen worden behandeld. Het parlement en het Bureau moeten dit probleem oplossen.*

Het punt is dat ik dezelfde vraag twee keer moet beantwoorden.

Wat betreft de interpellatie van de heer Close en de interventie van mevrouw Caron, hoop ik natuurlijk dat de MIVB haar aanbod zal verbeteren.

In het licht van het budget 2010 heeft de regering aan de MIVB gevraagd 46,2 miljoen euro te besparen, waarvan 11,5 miljoen euro op het aanbod en 9 miljoen euro op de werkingskosten. Ik zal dit voor het budget 2011 niet langer aanvaarden en sta erop dat dit zo in het verslag wordt genoteerd.

Daardoor heeft de MIVB haar aanbod moeten terugschroeven.

fonctionnement. Je n'accepterai plus cette situation lors de la confection du budget 2011 ; je le dis pour que ce soit acté au compte rendu.

Confrontée à cette situation, la STIB a déjà été amenée à devoir prendre de nombreuses mesures de réduction de l'offre de service, afin de respecter l'objectif budgétaire imposé par le gouvernement.
Dès lors, il n'est actuellement pas possible d'envisager la prise en charge du prolongement du bus 53 à la ferme Nos Pilifs durant le week-end. Le surcoût d'exploitation résultant de cette mesure ne serait pas négligeable (61.000 euros), notamment compte tenu du fait de l'impact sensible des coûts de conduite le week-end sur l'enveloppe globale. À noter toutefois qu'un système de tiers payant peut toujours être envisagé.

M. Philippe Close.- La Ville de Bruxelles peut payer la prolongation : 61.000 euros, je veux bien les payer !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il n'y a pas que cette demande-là. Je peux vous envoyer toute une liste. Le système de tiers payant peut toujours être envisagé et nous verrons si nous pouvons nous mettre d'accord.

Du point de vue de la politique événementielle, la STIB s'inscrit depuis plusieurs années dans une logique de partenariats, que ce soit dans le cadre d'événements festifs (Couleur Café, 20 km de Bruxelles...) ou d'actions commerciales (Ikea, Inno, UGC...).

Dans ce contexte, la STIB s'efforce d'entrer en contact avec les organisateurs de grands événements le plus en amont possible, soit à leur demande soit de sa propre initiative, afin de définir avec eux l'offre de transport la mieux adaptée, ainsi que les modalités de financement des coûts occasionnés par le renforcement éventuel de l'offre.

On parle ici de renforcement de l'offre et pas des horaires normaux.

Le but est de faire financer par l'organisateur les surcoûts non compensés par la hausse des recettes. Dans ce domaine, la STIB ne dispose d'aucun moyen de pression lui permettant d'obtenir le financement adéquat, ce qui, le cas échéant, peut être préjudiciable au renforcement de l'offre.

Om die reden is het op dit ogenblik evenmin mogelijk een verlenging van lijn 53 tijdens het weekend in overweging te nemen. De meerkost is niet min en zou 61.000 euro bedragen, onder meer omwille van de hogere kostprijs van de chauffeurs tijdens de weekends. Een derdebetalersysteem is evenwel het overwegen waard.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- De Stad Brussel kan de verlenging betalen. Ik kan nog wel 61.000 euro betalen!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik kan u nog een hele lijst met desiderata bezorgen. We zullen zien of een akkoord mogelijk is via het derdebetalersysteem.*

Wat grote evenementen betreft, kiest de MIVB al enkele jaren voor de partnerschapformule. Ik denk aan bijvoorbeeld Couleur Café, de 20 km van Brussel of aan commerciële activiteiten zoals van Ikea of Inno.

De MIVB neemt contact op met de organisatoren of andersom om telkens het best aangepaste transportschema aan te bieden en de financiële aspecten ervan te regelen.

Het is de bedoeling dat organisatoren van evenementen de meerkosten vergoeden die niet door extra inkomsten worden gedekt. De MIVB heeft geen enkel drukkingsmiddel om een gepaste financiering te verkrijgen, wat een uitbreiding van het aanbod in de weg kan staan.

De MIVB heeft al heel wat ervaring inzake samenwerkingen met organisatoren van evenementen, zoals Couleur Café, Winterpret enzovoort.

De MIVB zorgt ervoor dat bezoekers van evenementen worden gestimuleerd om met het openbaar vervoer te komen.

Les expériences en matière de partenariats sont nombreuses, que ce soit dans le domaine sportif avec les 20 kilomètres de Bruxelles, dans le domaine culturel avec Couleur Café et les Plaisirs d'hiver, ainsi que dans le domaine des foires et congrès comme en témoignent les partenariats conclus dans le cadre des congrès Sea Food, Decosit et Label Expo.

Dans cette logique, la STIB met systématiquement en exergue, dans le cadre d'un partenariat de communication avec l'organisateur, la promotion des transports publics pour se rendre à l'événement.

Quand on demande un renforcement des transports en commun pour des évènements notamment commerciaux, la STIB demande la participation de l'organisateur. Mais si une personne se rend à Plaisirs d'hiver et paye son ticket, les organisateurs ne sont pas concernés. Je ne pense pas que votre question avait trait aux visiteurs de Bruxelles qui utilisent les transports en commun.

Als organisatoren van betalende evenementen de MIVB vragen om in extra openbaar vervoer te voorzien, wordt een bijdrage van de organisator verwacht. In het geval van gratis evenementen als Winterpret, moet de organisator geen bijdrage leveren.

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

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

M. Philippe Close.- Mme la ministre, vous pouvez acter que, pendant la période où se déroule "Le Sortilège", la Ville de Bruxelles va essayer de trouver le budget nécessaire. Je comprends que ces 61.000 euros soient un problème.

Pour tous les salons que vous avez cités, Sea Food, Decosit et Label Expo, c'est moi qui ai signé les conventions avec la STIB et nous avions négocié la circulation gratuite des congressistes avec leur badge du congrès. C'est un service qui est offert dans de nombreuses villes et nous essayons d'étendre cette offre. Dans ce cas, la STIB touche intégralement un ticket qui est négocié avec le service commercial et dont le prix est un peu moins élevé, vu la masse (Sea Food représente 25.000 visiteurs), que le pass 1 jour ou 3 jours. Nous négocions une marge en partant du principe qu'environ 50% des personnes utiliseront les transports en commun, selon une clé que nous avons établie avec la STIB. Et cela marche très bien.

Par rapport à Couleur Café, il n'y a pas de problème non plus dans la mesure où on demande à l'organisateur d'inclure le prix du transport en commun dans le ticket d'entrée.

De heer Philippe Close *(in het Frans).- De Stad Brussel zal proberen om geld voor extra openbaar vervoer te verzamelen wanneer de Betovering plaatsvindt. Ik begrijp dat een bedrag van 61.000 euro hoog is.*

Ik heb ook overeenkomsten met de MIVB gesloten naar aanleiding van een aantal salons en ervoor gezorgd dat congresbezoekers met hun badge gratis het openbaar vervoer mochten nemen. Die service wordt in veel steden aangeboden. We gaan ervan uit dat ongeveer 50% van de bezoekers van een evenement als Sea Food het openbaar vervoer gebruikt en betalen de MIVB daarvoor een vergoeding.

In het geval van Couleur Café wordt de organisator verzocht om de prijs van het openbaar vervoer mee te rekenen in de toegangstickets.

Veel evenementen zijn echter gratis. Vaak wordt er dan geen extra openbaar vervoer georganiseerd.

Voor de Betovering moet entreegeld worden betaald. We zullen overleg plegen met de organisatoren en 25.000 euro bijdragen voor extra vervoer als het Brussels Gewest dat niet kan doen.

Le problème se pose lorsqu'il n'y a pas de ticket d'entrée, comme dans de nombreux évènements. Là il n'est même pas question d'un renforcement de l'offre. La même remarque vaut pour les personnes se rendant à Nos Piliffs.

Il est vrai qu'il y a un droit d'entrée pour "Le Sortilège"; nous verrons avec les promoteurs de cette activité et nous payerons pour les mois où elle se déroule, si cela constitue un problème pour la Région.

Tous ces évènements vont générer de plus en plus de flux et la STIB va devoir opérer un changement de mentalité et réaliser que le transport de touristes en transports en commun pour les pics évènementiels en juillet-aout ou en décembre va de plus en plus faire partie de son core business vu la position géographique et touristique de Bruxelles.

Comment voulez-vous confier la charge du transport au BITC ou à un organisateur privé qui procure à la Région un impact économique favorable ? Nous savons que de telles organisations ont un coût pour la STIB.

Imaginez qu'un organisateur loue le parking C pour offrir des places gratuites aux automobilistes. C'est d'un surréalisme total ! Or le premier rapport qu'il a avec la STIB, c'est pour s'entendre dire : "Bonjour, c'est 90.000 euros." Ce n'est pas jouable. Il faut en être conscient.

Avec l'essor de l'événementiel et l'augmentation d'attractions touristiques, il faut bien penser à véhiculer les personnes d'un point A à un point B via le transport en commun. D'autant plus qu'un touriste vient moins en voiture que d'autres participants.

Mme Brigitte Grouwels.- En effet. Cela mérite une réflexion au sein de la STIB.

M. Philippe Close.- Dans le cadre des braderies, la STIB subit une perte d'exploitation quand on détourne ses bus. Un accord a été conclu entre la Région et la STIB pour partager les charges. Il faudra penser également en ces termes pour les événements.

Al deze ingrepen zorgen voor extra reizigers. De MIVB zal moeten begrijpen dat het vervoer naar evenementen steeds meer tot haar core business gaat behoren.

Het kan toch niet de bedoeling zijn dat het gewest de vervoerskosten overlaat aan een privéorganisatie, wanneer die een evenement organiseert dat een positieve impact heeft op de Brusselse economie? Het zou toch surrealistisch zijn moest die organisatie bijvoorbeeld parking C afhuren om bezoekers gratis parkeerplaatsen te kunnen aanbieden! Maar als een dergelijke organisatie zich tot de MIVB wendt, krijgt ze onmiddellijk het prijskaartje voorgeschoteld: 90.000 euro.

Bezoekers van evenementen en toeristische attracties moeten worden aangespoord het openbaar vervoer te nemen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB zou hierover moeten nadenken.*

De heer Philippe Close *(in het Frans).- Het is inderdaad zo dat de MIVB verlies lijdt wanneer een buslijn wordt omgeleid naar aanleiding van een braderie. in dat geval delen het gewest en de MIVB de kosten.*

QUESTIONS ORALES

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

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 "le trajet de la future ligne de tram qui reliera la gare de Bruxelles-Nord au site de Tour & Taxis".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais)***.-** *Le développement futur de Tour & Taxis doit aller de pair avec le renforcement de l'accessibilité du site en transports en commun, ce que les promoteurs du projet appellent de leurs vœux.*

Le futur tram 11, qui assurera une liaison directe entre Tour & Taxis et la gare du Nord en empruntant le futur pont Picard, contribuera grandement à ce désenclavement. Le reste du trajet n'est pas encore fixé. La STIB ne retient pour l'instant que les trois scénarios qui relient Tour & Taxis à Bockstael, mais ceux-ci présentent deux inconvénients : un virage et un dénivelé important.

Un quatrième scénario est pourtant envisageable, en direction de Belgica, qui offrirait l'avantage d'un parcours rectiligne, avec une déclivité raisonnable. De plus, il existe déjà un site propre pour les bus et les trams à partir de Belgica. Cette option s'inscrirait parfaitement dans l'objectif de désenclavement du Nord-Ouest de Bruxelles. Le seul problème est qu'elle entraînerait la suppression d'une vingtaine de places de parking rue Vanderstichelen à Molenbeek.

Quels sont les arguments en faveur et en défaveur de ce quatrième tracé le long des rues Picard et

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het traject van de toekomstige tramlijn die Brussel-Noord zal verbinden met de site van Thurn & Taxis"

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De site van Thurn & Taxis gaat zich de komende jaren volop ontwikkelen. Er komen woningen bij, winkels enzovoort. Het is dan ook heel belangrijk om deze site optimaal te ontsluiten met openbaar vervoer. Dat is trouwens ook een vraag van de projectontwikkelaars. Thurn & Taxis kan en mag geen auto-eiland blijven, maar moet makkelijk bereikbaar en toegankelijk worden voor de buurtbewoners, de pendelaars, de cultuurliefhebbers en de toeristen.

Voor die ontsluiting zal onder andere de toekomstige tram 11 zorgen, die Thurn & Taxis rechtstreeks met het Noordstation moet verbinden en verder noordwaarts rijden. De regering maakte onlangs het definitieve ontwerp bekend van de brug waarover deze tram zal rijden om het kanaal over te steken, beter gekend als Picardbrug. Die brug is een goede zaak en ook het tramtraject tussen het Noordstation en Thurn & Taxis over de Bolivarlaan is duidelijk. De Groen!-fractie steunt u daarin volledig.

Maar wat met de rest van het traject voorbij Thurn &Taxis? Hier zijn verschillende scenario's mogelijk. Op een infovergadering merkte ik dat de MIVB enkel de drie scenario's die Thurn & Taxis

Vanderstichelen ? Pourquoi la STIB n'évoque-t-elle pas cette possibilité ? Quelle est la position de la commune de Molenbeek ?

verbinden met Bockstael serieus overweegt. In die drie scenario's moet de tram niet alleen een bocht nemen, maar moet er ook een hoogteverschil gecompenseerd worden, wat heel wat kosten met zich meebrengt.

Er is nochtans een vierde mogelijkheid richting Belgica. Op de kaart ziet men dat dit een zeer recht parcours is, altijd handig voor trams. Ook de hellingsgraad is hier doenbaar. Vanaf Belgica ligt er reeds een eigen bedding langs de Belgicalaan. Die optie zou goed aansluiten bij de verbetering van de ontsluiting van het Noordwesten van Brussel. Het probleem is echter dat op het kleine stukje langs de Van der Stichelenstraat in Molenbeek een twintigtal parkeerplaatsen zouden moeten sneuvelen.

Graag hoor ik van u of het vierde tracé langs de Picardstraat en Van der Stichelenstraat naar Belgica al dan niet serieus wordt overwogen. Wat zijn de pro's en contra's? Waarom spreekt de MlVB niet over deze mogelijkheid? Wat is het standpunt van Molenbeek? Volgens mijn informatie zou die gemeente tegen deze optie zijn.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Il convient effectivement d'inscrire le désenclavement du site de Tour & Taxis dans un cadre plus large. J'ai dès lors décidé de faire réaliser une étude spécifique, afin d'examiner comment intégrer cette ligne dans le réseau global de la STIB.*

La mission sera confiée avant la fin de cette année et les résultats seront disponibles dans le courant de l'année 2011. Il va de soi que les communes concernées y seront associées.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De ontsluiting van de site van Thurn & Taxis moet inderdaad in een breder kader worden bekeken, waarbij men niet enkel focust op het tracé van de tram op de site zelf. Ik heb dan ook besloten om hierover een specifieke studie te laten uitvoeren, zoals voor tramlijn 9 naar Hoog Jette.

De studie moet nagaan hoe de betreffende lijn geïntegreerd kan worden in het globale net van de MIVB en wat de beste bediening is.

De opdracht zal nog voor het einde van dit jaar worden uitgeschreven, zodat de resultaten in de loop van 2011 beschikbaar zullen zijn.

Het spreekt voor zich dat er voor de studie zal worden samengewerkt met de betrokken gemeenten.

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

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Je compte sur vous pour nous communiquer les résultats en temps voulu.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "la propriété des infrastructures de transports publics".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "les tickets STIB sur la carte MOBIB pour les utilisateurs occasionnels et la possibilité de combiner STIB avec les autres modes de transport en commun".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- On peut lire sur le site de la STIB que les usagers occasionnels peuvent utiliser soit les cartes traditionnelles en format papier, soit les cartes MOBIB. Pour les abonnés en revanche, la carte MOBIB est indispensable.*

Or, il apparaît que le système MOBIB menace l'intermodalité avec les autres modes de transport en commun. Ainsi, si une carte JUMP de 10

Mevrouw Annemie Maes.- Ik reken erop dat u te gelegener tijd de resultaten van de studie meedeelt.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "het eigendom van de infrastructuur van het openbaar vervoer".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de MIVB-tickets voor occasionele gebruikers in MOBIB-vorm en de mogelijkheid tot combineren van MIVB en andere openbaarvervoersmodi".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Op de MIVB-website leest men: "Als occasionele gebruiker kunt u zowel de klassieke rittenkaart als de MOBIB-kaart gebruiken, maar als abonnee of rechthebbende op een vrijkaart is de MOBIB-kaart onontbeerlijk. Alle klassieke abonnementen en vrijkaarten worden na eind juni niet langer aanvaard."

De MIVB heeft zowel in papieren vorm als in MOBIB-vorm verschillende soorten tickets voor

voyages en version papier donne également accès aux réseaux de De Lijn, des TEC et de la SNCB, la carte MOBIB équivalente limite l'accès au réseau de la STIB.

Est-il exact que la possibilité d'accéder aux réseaux de De Lijn, des TEC et de la SNCB à Bruxelles est désormais limitée aux usagers occasionnels disposant d'un billet papier ?

Pourtant, les anciens abonnements MTB ont été remplacés par une carte MOBIB, assortie d'un petit talon, qui permet de voyager sur tous les réseaux.

Par ailleurs, à la station Simonis, il n'y a pas de machine MOBIB entre la gare et le métro, ce qui signifie que les usagers voyageant avec une carte MOBIB de 10 voyages, qui veulent passer du train au métro, doivent pointer leur billet hors de la gare. On n'incite ainsi pas du tout les Bruxellois à utiliser le RER.

Comment s'explique la différence entre les billets JUMP et MOBIB ?

Quand le pass MOBIB pourra-t-il être utilisé auprès d'autres acteurs de la mobilité ?

Le placement des machines MOBIB manquantes est important dans la perspective de l'intermodalité, bien que ce soit surtout une compétence fédérale. Va-t-on se rattraper, de telle sorte que la carte puisse être validée dans tous les lieux possibles, et par exemple dans les stations ?

occasionele gebruikers. Er zijn de papieren tickets voor onder andere 1 rit, 5 ritten, 10 ritten, 1 dag en 3 dagen. In MOBIB-vorm is er enkel de mogelijkheid om te kiezen tussen 1 rit, 10 ritten, 1 dag en 3 dagen.

Het ziet ernaar uit dat het MOBIB-systeem de intermodaliteit met andere openbaarvervoersmodi in het gedrang brengt. Ik maak de vergelijking tussen de 10 rittenkaart in MOBIB-vorm en de papieren versie ervan, de JUMP. Op de website vinden we de volgende informatie: "Voor 10 ritten MOBIB: 11,20 euro. Dit contract geeft recht op 10 ritten, met mogelijkheid om over te stappen op het hele MIVB-net". Verder lees ik: "Voor 10 ritten JUMP: 12,30 euro. Onze tienrittenkaart is geldig op het hele MIVB-net en geeft recht op 10 ritten met mogelijkheid tot overstappen. Deze kaart is ook geldig voor het Brusselse stadsnet van De Lijn, TEC en de NMBS (meer informatle vindt u op het netplan)."

Klopt de analyse dat de occasionele gebruikers met een MOBIB-kaart dus geen gebruik meer kunnen maken van het net van De Lijn, de NMBS of TEC in Brussel en dat die mogelijkheid beperkt is tot de occasionele gebruikers met papieren ticket?

Dat zou toch een stap terug zijn! Aan de techniek ligt het blijkbaar niet, want voor wie tevoren een MTB-abonnement had, wordt de MOBIB-kaart aangevuld met een strookje dat toelaat ook op De Lijn, TEC en NMBS te reizen.

Overigens, bij station Simonis is er geen MOBIB-machine tussen het station en de metro, wat betekent dat reizigers met een MOBIB-10 rittenkaart die willen overstappen van de trein naar de metro, buiten het station hun ticket moeten ontwaarden. Dat is redelijk verwarrend voor de gebruikers.

Op die manier stimuleert men trouwens allerminst de Brusselaars om gebruik te maken van het GEN, toch een uitdaging voor de toekomst.

Mevrouw de minister, waaraan is het verschil tussen het JUMP- en MOBIB-ticket te wijten?

Wanneer zal de MOBIB-pas ook gebruikt kunnen worden bij andere mobiliteitsactoren?

Ik heb nog een derde vraag in verband met de

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Les TEC et De Lijn ne sont actuellement pas techniquement en mesure de valider les cartes MOBIB. Celles-ci ne peuvent donc pas être utilisées sur leurs réseaux. C'est pour assurer le passage entre sociétés de transport en commun à Bruxelles que la STIB maintient le ticket JUMP en version papier.*

Les voyageurs ont le choix entre un titre de transport JUMP et un titre de transport STIB chargé sur la carte MOBIB. Le client qui recharge 1, 5 ou 10 trajet(s) sur la carte MOBIB, a uniquement accès au réseau STIB, car seule la STIB dispose d'appareils capables de valider cette carte. En comparaison avec la situation antérieure, seule une possibilité de choix supplémentaire s'offre donc aux clients.

La comparaison avec l'abonnement MTB ne tient pas la route. Il s'agit ici donc bien d'une question de technique : une carte JUMP en papier peut être validée auprès des autres opérateurs, tandis que dans le cas d'un abonnement, le simple fait de le montrer suffit.

(Mme Danielle Caron, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

En matière d'interopérabilité, les autres opérateurs ont entre-temps pris des mesures afin de souscrire à l'utilisation de la technologie MOBIB. Aujourd'hui, la partie MOBIB des abonnements combinés SNCB + STIB est chargée par la SNCB sur une carte MOBIB de la SNCB et la SNCB est en outre en mesure de charger un abonnement MTB sur une carte MOBIB de la STIB.

Nous nous trouvons ici dans une phase de transition. Les quatre opérateurs collaborent depuis un certain temps afin d'utiliser la même technologie MOBIB en 2013. À cet effet, ils ont même créé une société filiale, la SA Belgian

plaatsing van de ontbrekende MOBIB-machines. Dat is vooral federale materie, maar in het kader van de intermodaliteit toch belangrijk. Gaat men een inhaalbeweging maken zodat men op alle mogelijke plaatsen de kaart kan ontwaarden, bijvoorbeeld ook in stations?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op dit moment zijn TEC en De Lijn technisch gezien nog niet in staat om de MOBIB-kaart te valideren. Die kan dus ook niet gebruikt worden op de netten van deze maatschappijen. Daarom behoudt de MIVB het JUMP-ticket uitsluitend in papieren versie om het overstappen van het ene op het andere vervoersnet in Brussel te blijven verzekeren.

Reizigers hebben dus de keuze: een vervoerbewijs JUMP in papieren versie of een MIVB-vervoerbewijs dat wordt opgeladen op de MOBIB-kaart. Wie een rit, vijf of tien ritten op zijn MOBIB-kaart laadt, heeft enkel toegang tot het MIVB-net omdat alleen de MIVB over toestellen beschikt die deze kaart kunnen valideren. Voor de klanten is er dus enkel een bijkomende keuzemogelijkheid gecreëerd.

De vergelijking met het MTB-abonnement gaat niet op. Het is wel degelijk een kwestie van techniek. Een papieren JUMP kan bij de andere operatoren gevalideerd worden, terwijl bij een abonnement het tonen ervan volstaat.

(Mevrouw Danielle Caron, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Ondertussen hebben andere operatoren al stappen gezet om zich aan te sluiten bij het gebruik van de MOBIB-technologie. Vandaag al wordt het MIVB-gedeelte van de gecombineerde abonnementen NMBS en MIVB door de NMBS op een MOBIB-kaart van de NMBS geladen. Bovendien is de NMBS in staat om een MTB-abonnement op een MOBIB-kaart van de MIVB te laden.

Het is duidelijk dat we ons hier in een overgangsfase bevinden. De MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS organiseren immers al een tijd werksessies om tegen 2013 dezelfde MOBIB-technologie te gebruiken. Daarvoor hebben de vier operatoren een aparte dochtervennootschap

Mobility Card. À terme, tous les contrats de transport seront donc chargés sur la même carte.

En ce qui concerne la station Simonis, la STIB a désormais placé un appareil de validation MOBIB entre la gare et la station de métro.

À l'avenir, la STIB placera encore plusieurs appareils de validation à d'autres endroits dans les stations, de sorte que les voyageurs ne doivent pas faire de détour pour valider leur voyage.

Le cas échéant, la STIB analyse la situation et installe ou déplace au besoin un appareil de validation.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Pour se rendre à Ganshoren depuis Simonis, une carte 10 trajets permet à l'usager d'emprunter indifféremment les bus De Lijn et de la STIB. Vous déclarez que cette possibilité sera à nouveau envisageable à partir de 2013. S'agit-il pour l'usager de privilégier le billet papier jusqu'à cette date ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Il s'agit de la date prévue pour l'instauration du billet commun aux TEC et De Lijn. Nous ne maîtrisons pas tous les retards inhérents à la réalisation de ce projet. Il est possible qu'un détail ou l'autre soit plus rapidement testé, mais je ne peux pas me prononcer sur ce point.*

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- J'espère que ce système sera instauré au plus vite.*

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

opgericht, de NV Belgian Mobility Card, waarin ze samenwerken. Op termijn kunnen alle vervoercontracten op dezelfde kaart geladen worden.

In het station Simonis heeft de MIVB intussen een MOBIB-valideringstoestel geplaatst tussen het trein- en het metrostation. In het treinstation is dat de bevoegdheid van de NMBS.

De MIVB zal in de toekomst ook op andere plaatsen in stations, waar dat nodig blijkt, nog bijkomende valideringstoestellen plaatsen. Zo hoeven reizigers geen omwegen te maken om te valideren. Dat is binnenkort het geval in bijvoorbeeld het Centraal Station en ook in Schuman, nadat de renovatiewerken afgelopen zijn.

Als men ons signaleert dat er ergens een valideringstoestel ontbreekt, zoals bijvoorbeeld in Simonis, of dat het niet op een ideale plaats is gevestigd, dan onderzoekt de MIVB de situatie. Indien nodig installeert of verplaatst ze er een.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In Simonis kan men zowel een bus van De Lijn als een MIVB-bus naar Ganshoren nemen. Wie een papieren tienrittenkaart heeft, kan op de eerste de beste bus stappen. U antwoordt dat pas in 2013 opnieuw die mogelijkheid wordt geboden. Moet ik dan concluderen dat reizigers best tot 2013 vasthouden aan de papieren versie?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat is de streefdatum waarop TEC en De Lijn een gelijkaardige kaart zullen gebruiken. We hebben eventuele vertragingen bij de verwezenlijking van dat project uiteraard niet in de hand. Misschien kan een en ander vlugger worden getest, maar ik kan mij daar niet over uitspreken.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik hoop dat de uniforme kaart vlugger wordt ingevoerd.

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

QUESTION ORALE DE MADAME JULIE DE GROOTE

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

concernant "le dispositif de lutte contre les incendies au sein de la STIB"

M. le président.- A la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

concernant "la prise en compte de l'impact environnemental dans la régulation des cycles de changements de feux de signalisation bruxellois".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Madame la ministre, l'ambition d'atteindre un degré de fluidité automobile optimale et l'objectif d'une baisse du niveau d'émissions polluantes sont inextricablement liés.

Une politique de mobilité tel qu'elle s'inscrit dans la volonté affichée par le gouvernement bruxellois et telle qu'elle se projette dans les enjeux particulièrement cruciaux de notre Région, doit impérativement tenir compte de cette articulation si elle se veut efficace.

Dans cette optique, la gestion de feux de signalisation est un outil incontournable pour toute action concrète visant à atteindre ce double objectif. Un réseau de feux dont les cycles de changements sont trop élevés a un impact direct sur l'alternance des démarrages et freinages. Plus cette alternance est marquée, plus les émissions de CO2

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

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

betreffende "de brandbeveiligings-maatregelen van de MIVB".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

betreffende "het rekening houden met de milieuweerslag van de regeling van de Brusselse verkeerslichten".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- De doelstellingen om het autoverkeer beter te regelen en om de hoeveelheid uitlaatgassen te doen afnemen zijn onlosmakelijk verbonden. In het mobiliteitsbeleid moet daarmee rekening worden gehouden.*

Het regelen van de verkeerslichten is een belangrijk middel om die doelstellingen te bereiken. Een slechte afstelling zorgt ervoor dat het autoverkeer vaker remt en optrekt, wat de hoeveelheid CO^2 doet stijgen. Dat blijkt uit een studie van Touring, Febiac en de KU Leuven.

De studie verwijst naar een aantal verkeersassen waar de lichten slecht zijn afgesteld, zoals de Keizer Karellaan.

Volgens Mobiel Brussel zijn de beweringen over slecht afgestelde lichten op geen enkele ernstige

sont importantes.

Dans une étude menée conjointement par Touring, la Febiac et l'Université de Louvain, il a été rappelé qu'un manque de synchronisation des feux aurait pour effet un nombre de cycle de changements très élevé, et par là-même un taux d'émissions de CO2 extrêmement élevé.

Certains embranchements sont relevés dans cette étude comme étant des points noirs en la matière : tel serait le cas de l'avenue Charles Quint, du boulevard Louis Schmidt et de la place Surlet de Chokier.

Le porte-parole de Bruxelles Mobilité a répondu que toutes ces affirmations n'étaient fondées sur aucune étude sérieuse et qu'elles provenaient d'un groupe de pression en faveur des automobilistes, concluant que l'époque de la suprématie de la voiture à Bruxelles était terminée.

Cette réaction peut surprendre car cette étude existe bel et bien, elle est d'ailleurs consultable. Certes, elle a été commanditée par la Febiac et par Touring, néanmoins elle a été réalisée par un professeur reconnu de la section transports et infrastructure du centre d'études de la K.U. Leuven.

D'autre part, l'argument du groupe de pression est tout à fait relatif quand on sait que Bruxelles Mobilité reçoit et examine également des études de groupes de pressions, par exemple en faveur des cyclistes.

Plus fondamentalement, il convient de recadrer le débat dans la perspective de ce qui a été annoncé par le gouvernement à ce sujet.

En avril 2009, votre prédécesseur affirmait en réponse à plusieurs interpellations qu'à l'avenir, tous les régulateurs de circulation seraient reliés à un réseau de câbles à fibres optiques et réglés à l'aide d'un ordinateur central. Ceci permettrait d'adapter les feux à partir du centre Mobiris.

Mais cette mise en place nécessiterait différents investissements, dont une partie serait effectuée en 2010 (placement des caméras d'observation, achat de l'ordinateur, raccordement au réseau de fibres optiques, etc.). De plus, une personne à la cellule signalisation serait chargée de l'optimisation des feux de circulation et des grilles horaires. Cette

studie gebaseerd en komen ze van een drukkingsgroep van automobilisten.

Dat is verbazingwekkend, want er bestaat wel degelijk een studie die het probleem aantoont. Ze werd weliswaar besteld door Febiac en Touring, maar werd uitgevoerd door een gespecialiseerde professor van de KU Leuven.

Mobiel Brussel houdt trouwens wel rekening met studies die werden besteld door andere drukkingsgroepen, zoals van fietsers.
Uw voorganger stelde in april 2009 dat de verkeersregelaars met optische glasvezelkabels zouden verbonden worden en via een centrale computer afgesteld. Daarmee zouden de verkeerslichten vanuit Mobiris kunnen worden aangepast.

Dat zou verschillende investeringen vergen en er zou iemand in de cel signalisatie worden belast met de optimalisering van de verkeerslichten en de werkschema's.

Hoe is het met de verbinding van de optische glasvezelkabels en de digitale controle gesteld?

Is daarbij ook rekening gehouden met de impact op het leefmilieu?

Werd de signalisatiecel mee opgenomen bij de bedenkingen die in het Plan Iris 2 zijn gemaakt over het verband tussen verontreiniging en de doorstroming van het verkeer?

dernière information peut sembler étrange au regard de la complexité de la tâche et des enjeux qui sont présents.

Où en est le processus de mise en place du réseau de fibres optiques et du contrôle par un ordinateur central ?

Y a-t-il dans le chef de la cellule signalisation une prise en compte des impacts environnementaux des cycles de changements ?

Plus largement, la cellule signalisation a-t-elle été intégrée à la réflexion du Plan Iris 2 sur les liens entre pollution et fluidité de la circulation ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité gère 450 automates régulateurs de trafic qui commandent les feux tricolores. Environ 300 régulateurs de trafic sur les 450 sont déjà raccordés à un réseau de câbles en cuivre, lequel est relié aux locaux techniques des tunnels routiers au moyen du réseau de câbles en fibre de verre de Bruxelles Mobilité.

Les 300 régulateurs de trafic déjà raccordés au réseau câble se situent sur les axes de pénétration et les ceintures les plus fréquentés de la Région. Parmi les 55 carrefours stratégiques importants, 45 sont reliés au réseau câblé.

Mon administration a rédigé un cahier des charges pour le raccordement au câble de dix carrefours stratégiques supplémentaires et pour l'installation de caméras d'observation aux carrefours stratégiques, de manière à ce que Mobiris puisse suivre la fluidité du trafic en temps réel.

Le budget de 2010 prévoit actuellement 350.000 euros d'investissement dans le réseau câblé et 350.000 euros pour l'entretien de celui-ci.

L'acquisition d'une centrale de gestion du trafic permettant la télésurveillance et le contrôle à distance des carrefours est prévue en 2011 et estimée à 1,5 million d'euros. Ceci, bien entendu, pour autant que les moyens budgétaires soient disponibles.

L'impact des changements de cycles lumineux des

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans)***.-** *Op dit ogenblik beheert Mobiel Brussel 450 automatische verkeersregelaars. Ongeveer 300 op 450 verkleersregelaars zijn al aangesloten op het netwerk van koperen kabels dat is aangesloten op de glasvezelkabels van Mobiel Brussel.*

De 300 verkeersregelaars bevinden zich op de grote toegangswegen en op de ringwegen van het Gewest. Van de 55 belangrijke kruispunten zijn er 45 op de kabel aangesloten.

Mijn administratie heeft een lastenboek opgesteld voor de 10 resterende kruispunten en de installatie van observatiecamera's zodat Mobiris de doorstroming van het verkeer kan opvolgen.

In het budget 2010 is in 350.000 euro voorzien voor aansluiting op het kabelnetwerk en 350.000 euro voor het onderhoud ervan.

Een verkeersbeheercentrale die telebewaking en controle op afstand van de verkeerskruispunten mogelijk maakt, is voor 2011 gepland en wordt op 1,5 miljoen euro geschat, in zover er middelen voorhanden zijn.

De milieu-impact van wijzigende verkeerslichten wordt op dit ogenblik niet meegenomen. Wel is er in de Wetstraat en de Belliardstraat al een "groene golf" actief, wat een beperking van de uitstoot van uitlaatgassen tot gevolg heeft.

Maar een "groene golf" kan niet overal worden

feux de circulation sur l'environnement n'est pas explicitement pris en compte actuellement.

Il faut néanmoins signaler qu'une "onde verte" existe sur plusieurs axes importants, tels que la rue de la Loi et l'avenue Belliard, ce qui limite les émissions produites par le trafic, en évitant les accélérations et les freinages trop fréquents.

Il n'est cependant pas possible de créer une "onde verte" partout, même de manière limitée, si l'on souhaite aussi donner la priorité aux transports en commun ou garantir des temps de traversée suffisamment longs aux piétons.

Mais il y a des exemples qui montrent que les "ondes vertes à la vitesse du tram" - par exemple, à 30 km/h - sont possibles, tout en étant également favorables à la circulation automobile.

Pour ce qui est de l'avenue Charles Quint, il sera procédé à la fin de l'année au remplacement de trois régulateurs de trafic sur le territoire de la commune de Ganshoren, tout en veillant à adapter et à optimiser la synchronisation des feux.

Ajoutons que, pour quelques axes, des coordinations locales ont été mises en place via le réseau câblé existant, ce qui permet de créer aussi des ondes vertes.

Pour ce qui est de votre dernière question, il est à noter que l'élaboration du Plan Iris 2 relève des missions de la direction Stratégie de Bruxelles Mobilité. Elle assure une approche transversale.

Un avis spécifique de la cellule Signalisation à ce sujet n'a pas été sollicité.

Sachez que nous avons autant conscience que vous du côté bénéfique pour l'environnement bruxellois d'éviter que les voitures ne démarrent puis ne freinent trop fréquemment.

toegepast, als men ook met het openbaar vervoer of voetgangers wil rekening houden.

Op de Keizer Karellaan zullen op het einde van 2010 drie verkeersregelaars worden vervangen. Daarbij zal men rekening houden met de synchronisatie van de verkeerslichten.

Op een aantal assen heeft men lokale coördinatiesystemen geplaatst, die eveneens groene golven mogelijk maken.
De opmaak van het Iris 2-plan is een taak van de directie Strategie van Mobiel Brussel, die toeziet op het transversale karakter van het plan.

Er is aan de cel signalisatie geen specifiek advies gevraagd.

We zijn ons terdege bewust van de ecologische impact als auto's te vaak remmen en optrekken.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- J'espère par ailleurs que le problème lié à l'avenue de Tervueren du fait de la longue période de défectuosité d'une boîte de régulation est en voie d'être résolu.

J'espère aussi que les budgets seront disponibles

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Ik hoop dat er snel een oplossing komt voor het probleem van de kapotte verkeersregelaar op de Tervurenlaan.*

Tevens hoop ik dat u over de nodige middelen zult

pour mener à bien les actions dont vous parlez, et qui sont bien en marche.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "le soutien aux professions (para-) médicales dans le cadre de la politique du stationnement".

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

QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

ET À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE L'URBANISME ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "l'aménagement d'une bande bus avenue Charles Quint".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Lootens-Stael.

beschikken om uw plannen concreet te maken.

- Het incident is gesloten

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de steun aan de (para)medische beroepen in het kader van het parkeerbeleid".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

EN AAN DE HEER EMIR KIR, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET STEDENBOUW EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de aanleg van een busstrook op de Keizer Karellaan".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Lootens-Stael.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,
concernant "la sécurité des motards et le soutien éventuel au Motorcycle Action Group".

M. le président.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ozdemir.

QUESTION ORALE DE MME MAHINUR OZDEMIR

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

concernant "le problème du turn-over des vélos en libre service Villo".

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

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,
betreffende "de veiligheid van motorrijders en mogelijke steun aan de motorrijdersbond MAG".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MAHINUR OZDEMIR

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

betreffende "het probleem met de turn-over van de vrij ter beschikking gestelde fietsen Villo".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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,

ET À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À 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 concertation avec la Région flamande quant à l'étude d'incidence de l'élargissement du Ring Ouest".

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

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

betreffende "het overleg met het Vlaamse Gewest over de effectenstudie betreffende de uitbreiding van de ring RO".

INTERPELLATION JOINTE DE MME OLIVIA P'TITO,

concernant "l'état d'avancement du projet d'extension du Ring Ouest et les conséquences environnementales ainsi qu'en termes de mobilité dans le cadre de l'adoption du Plan Iris 2".

M. le président.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO,

betreffende "de staat van vooruitgang van het project voor uitbreiding van de ring West en de gevolgen voor het milieu en de mobiliteit in het kader van de goedkeuring van het Iris-2-plan".

De voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL

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

concernant "les obstacles techniques et fiscaux aux véhicules électriques".

M. le président.- La question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la présence d'une publicité de promotion de la Flandre sur des autobus de la STIB".

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

Mme Céline Delforge.- Cet été, un bus de la STIB circulant sur les lignes 22 et 76 était emballé aux couleurs de la Flandre et affichait comme slogan, en français : "La Flandre brille par l'Europe, brille par la Flandre" et "La Flandre brille en Europe, brille en Flandre" pour les versions anglaise et néerlandaise. L'utilisation de deux versions d'un slogan selon les langues utilisées traduisait manifestement une volonté de ménager les francophones unilingues.

Dans le contexte actuel, un tel message publicitaire peut difficilement ne pas être considéré comme politique.

Tout d'abord, l'affichage des couleurs d'une Région par les transports en commun d'une autre Région brouille l'image de la STIB, société liée à la Région de Bruxelles-Capitale et n'ayant aucun lien avec la Région flamande. Il aurait semblé plus logique que la Flandre utilise les bus de sa compagnie de transports en commun pour faire sa promotion, d'autant plus qu'un certain nombre de ceux-ci circulent sur le territoire de la capitale.

Par ailleurs, le fait d'utiliser comme vecteur les véhicules de la STIB, dont le manque de ressources financières est principalement lié au fait que ce sont les Bruxellois seuls qui la financent par leurs impôts tandis qu'elle est également quotidiennement utilisée par de nombreux

betreffende "de technische en fiscale hinderpalen voor de elektrische voertuigen".

De voorzitter.- De mondelinge vraag worden naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de reclame voor Vlaanderen op MIVB-bussen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Afgelopen zomer werd een bus van de MIVB bekleed met de Vlaamse kleuren en met de slogan "Vlaanderen schittert in EUROPA schittert in Vlaanderen". In het Frans klonk de slogan lichtjes anders, wellicht om de Franstaligen niet tegen de borst te stuiten: "La Flandre brille par L'EUROPE brille par la Flandre".*

Gezien de context waarin ons land verkeert, kan deze slogan niet als politiek neutraal worden beschouwd. Men schept een verkeerd beeld door een bus van de Brusselse gewestelijke vervoersmaatschappij in te pakken met de kleuren van een andere gewest. Waarom heeft men geen gebruik gemaakt van één van de bussen van De Lijn die ook op Brussels grondgebied rijden?

Het ontbreekt de MIVB aan middelen omdat ze uitsluitend door de Brusselaars wordt gefinancierd, terwijl ze ook veel Vlaamse en Waalse pendelaars onder haar gebruikers telt. Een MIVB-bus gebruiken voor deze slogan, wijst dan ook op provocatie.

Dat men Vlaanderen in beeld brengt aan de hand van een foto van Brussel, gaat in deze woelige communautaire tijden niet onopgemerkt voorbij.

Hoe is het mogelijk dat de MIVB een slogan aanvaard heeft, die ingaat tegen haar eigen

navetteurs issus de Flandre et de Wallonie, est susceptible de passer pour une provocation.

Par les temps qui courent, en pleines négociations institutionnelles portant notamment sur l'avenir de la Région bruxelloise, illustrer enfin la Flandre par une photographie de Bruxelles est pour le moins interpellant.

Comment est-il possible que des bus de la STIB affichent une publicité semblant contrevenir à la charte de bonne conduite, qui exclut "tout ce qui touche à l'expression politique au sens large", comme le rappelle le porte-parole de la STIB, M. Jean-Pierre Alvin, dans un entretien paru dans "La Capitale", le 24 août 2010 ?

Quelles sont les sanctions qui s'appliquent en cas de non-respect de ladite charte de bonne conduite ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'occasion de la présidence belge de l'Union européenne, plusieurs agences de publicité et agences médias ont sollicité les annonceurs afin de leur proposer de consacrer un message à cet événement. Les trois Régions ont été approchées. La Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre ont répondu favorablement à cette sollicitation.

Bruxelles a choisi d'opter pour des panneaux publicitaires dans le métro, la Flandre pour l'habillage intégral d'un autobus. Les autobus de la société De Lijn ne circulant pas dans le quartier européen, la Région flamande - désireuse de se faire connaître auprès des décideurs européens - a opté pour une communication sur un des véhicules de la ligne 22 de la STIB desservant cette zone.

II est important de souligner que la réservation pour une période de trois mois - du 1er juillet au 30 septembre 2010 - a été effectuée sous la précédente législature alors qu'il n'était pas encore question d'élections anticipées. II n'y avait dès lors aucune raison objective de considérer comme une "provocation" la demande d'une entité administrative présente à Bruxelles. La STIB aurait d'ailleurs accepté de la même façon une publicité émanant de la Région wallonne.

Le slogan choisi par l'annonceur reste dans les

reclamehandvest? Politieke boodschappen worden immers niet aanvaard. Welke sancties zijn van toepassing als het handvest wordt overtreden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het worod.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Naar aanleiding van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie hebben verschillende reclame- en media-agentschappen hun diensten aangeboden aan de drie gewesten. Het Brussels en het Vlaams gewest zijn daarop ingegaan. Brussel heeft gekozen voor reclameborden in de metro, Vlaanderen voor de complete aankleding van een bus. Aangezien de bussen van De Lijn niet door de Europese wijk rijden, heeft Vlaanderen gekozen voor een van de MIVB-bussen van lijn 22.*

De planning voor deze drie maanden durende campagne werd tijdens de vorige legislatuur opgemaakt, in tempore non suspecto. Er was toen nog geen sprake van vervroegde verkiezingen. Het is dan ook logisch dat deze vraag niet als een provocatie werd beschouwd. De MIVB zou trouwens ook een gelijkaardig initiatief van het Waals Gewest hebben aanvaard.

De reclameslogan die door de adverteerder werd gekozen, blijft binnen de grenzen van het reclamehandvest van de MIVB. De adverteerder wordt positief in beeld gebracht en het gaat niet om een politieke boodschap die aanstootgevend is voor de andere gemeenschappen die in Brussel aanwezig zijn.

limites de la charte publicitaire de la STIB. Il s'agit certes d'une mise en évidence valorisante de l'annonceur mais pas d'une "expression politique" vexatoire pour d'autres communautés en présence.

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

Mme Céline Delforge.- À moins qu'il s'agisse d'une traduction médiocre, la différence entre la version française du slogan et celle des deux autres langues est difficilement compréhensible. Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à ma question relative à la charte de bonne conduite et aux sanctions qui s'appliquent en cas de non-respect de celle-ci.

Au-delà des questions institutionnelles actuelles, faire de la publicité pour une Région sur un véhicule de la STIB me paraît déplacé, pour les raisons que j'ai déjà citées.

Pouvez-vous me répondre concernant les sanctions prévues en cas de non-respect de la charte de bonne conduite ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous transmettrai ces réponses par écrit.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "les problèmes de mobilité évoqués par l'UZ Brussel".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le personnel, les visiteurs et les patients de l'UZ Brussel éprouvent depuis des années des difficultés*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het verschil tussen de Franse slogan en de Engelse en Nederlandse versie is onbegrijpelijk. U hebt trouwens niet geantwoord op mijn vraag over de gedragsregels en de sancties die worden opgelegd als ze niet worden nageleefd.*

Ik vind het misplaatst om MIVB-bussen te gebruiken voor Vlaamse propaganda.

Hoe zit het met de sancties?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

- 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 mobiliteitsproblemen aangekaart door het UZ Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het personeel van het UZ Brussel, alsook de bezoekers en de patiënten ervaren reeds jaren problemen om het UZ met het

pour rejoindre l'UZ en transports en commun et réclament une ligne de tram directe entre Simonis et l'UZ, ainsi qu'une bonne correspondance de bus entre la gare et le campus de Jette.

Ils ont également proposé la mise en service d'une navette, mais dans votre réponse datée de mai 2010 à ma question sur ce sujet, vous considérez cette option comme peu vraisemblable. Cette éventualité est-elle encore abordée lors des pourparlers avec l'UZ Jette et les ministres flamands compétents ? Dans l'affirmative, où en sont les négociations ?

La STIB devait examiner cet été une autre possibilité, à savoir optimaliser la fréquence et/ou le trajet du bus 53. Quel est le résultat de cette étude ?

Vous aviez aussi évoqué à l'époque la possibilité d'augmenter la fréquence de la ligne 53, ce qui supposerait une intervention financière de l'UZ et du ministre flamand des Affaires bruxelloises. En avez-vous discuté avec eux depuis lors ?

Avez-vous déjà opté pour l'une ou l'autre option ? Si non, quand prendrez-vous une décision ?

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

openbaar vervoer te bereiken.

Op 22 september was er net zoals vorig jaar een actiedag van de directie en het personeel van het UZ in Jette in verband met mobiliteit. Reeds jaren is het UZ vragende partij voor een rechtstreekse tramverbinding tussen Simonis en het UZ en voor een goede busverbinding tussen het station van Jette en de campus van Jette.

De financiering van een pendelbus lijkt echter een eeuwig discussiepunt. Nochtans kunnen ziekenhuizen in Vlaanderen gebruikmaken van ruime financiële steun van de Vlaamse overheid om een pendeldienst voor hun personeel te organiseren.

Uit uw antwoord op mijn vraag van mei 2010 blijkt dat voor u de piste van de pendelbus weinig waarschijnlijk is.

Wordt er nog steeds onderhandeld met het UZ Jette alsook met de bevoegde Vlaamse ministers over de mogelijkheid om zo'n pendelbus in te leggen? Zo ja, wat is de stand van zaken van de besprekingen?

U antwoordde destijds dat een alternatief voor de pendelbus erin zou kunnen bestaan dat men de frequentie en/of het traject van bus 53 optimaliseert, waar de actie van afgelopen september zich ook op heeft toegespitst. De MIVB zou afgelopen zomer verder onderzoeken of die optie haalbaar is en de huidige gebruikers niet benadeelt.

Voorts zei u toen dat een grotere frequentie op lijn 53 mogelijk is, als het UZ en de Vlaamse minister van Brusselse Aangelegenheden financieel bijdragen. Hebt u hierover met hen ondertussen onderhandeld?

En andere piste betreft de inkorting van het traject van bus 53, waardoor die sneller zijn bestemming bereikt. Wat is de stand van zaken van de besprekingen?

Wat heeft het onderzoek van de MIVB uitgewezen?

Hebt u al een besluit genomen inzake de te nemen optie? Zo neen, wanneer neemt u een beslissing?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Selon l'étude menée à ma demande par la STIB, il est possible de réaliser une liaison directe sans pour autant que cela désavantage la desserte pour les habitants de Jette.*

Il s'agirait ici plus précisément d'un prolongement du trajet actuel de la ligne 53 qui ferait une boucle supplémentaire aller et retour entre l'UZ et la gare ferroviaire. J'ai donc transmis une proposition à la direction de l'UZ et au ministre flamand compétent en la matière, afin que nous financions ensemble cette extension.

Concrètement, un montant de 125.000 euros sur une base annuelle devrait être financé par chacune des trois parties. Je suis prête à fournir cet effort, malgré la situation budgétaire difficile.

C'est le ministre flamand compétent lui-même qui a proposé le concept de cofinancement en février de cette année, bien qu'il semble ne plus s'en souvenir.

J'attends la réponse des autres parties concernées avant de donner, le cas échéant, les directives qui s'imposent à la STIB. J'ai appris de manière informelle que le ministre flamand compétent n'accepterait pas ma proposition.

Il faut en tout cas clairement préciser que la Région bruxelloise ne peut se charger seule de ce qui est, en soi, principalement un trajet domicile-travail.

La proposition d'extension de la ligne 53 passant d'abord par l'UZ et ensuite par Jette, nous a semblé désavantageuse pour les Jettois. C'est pourquoi nous avons recherché une liaison complémentaire, laquelle relève davantage d'un trajet domicile-travail.

Le débat est loin d'être clos. J'espère que nous aurons trouvé une solution avant de réaliser la ligne de tram afin d'éliminer le véritable problème.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Ce dossier n'est effectivement pas clos. Je compte sur votre*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het onderzoek dat de MIVB op mijn vraag uitvoerde om na te gaan hoe een betere verbinding tussen het UZ Brussel en het NMBS-station van Jette kan georganiseerd worden, is afgerond. Hieruit is gebleken dat een rechtstreekse verbinding kan worden gerealiseerd, zonder dat ze de bediening voor de inwoners van Jette benadeelt. Daarbij zou het huidige traject van lijn 53 worden verlengd, waarbij een bijkomende lus heen en terug zou komen tussen het UZ en het treinstation.

Ik heb dan ook de directie van het UZ en de bevoegde Vlaamse minister voorgesteld om de uitbreiding samen te financieren. Concreet gaat het om een bedrag van 125.000 euro op jaarbasis, dat elk van de drie partijen zou inbrengen. Ik ben bereid die inspanning te leveren, ondanks de moeilijke budgettaire situatie.

Overigens was het de bevoegde Vlaamse minister zelf, die in februari nog de mond vol had van cofinanciering. Hij lijkt zich dat nu niet meer te herinneren.

Ik wacht het antwoord af van de andere betrokken partijen alvorens de MIVB desgevallend de nodige richtlijnen te geven. Informeel heb ik vernomen dat de bevoegde Vlaamse minister niet op mijn voorstel zou willen ingaan.

Het is alvast niet evident dat het Brussels Gewest alleen zou instaan voor wat hoofdzakelijk woon-werkverkeer is.

Het voorstel dat erin bestond om de route van buslijn 53 om te keren, zodat hij eerst langs het UZ passeert en vervolgens pas de woonwijken van Jette bedient, was volgens ons te nadelig voor de inwoners van Jette. Daarom hebben we naar een bijkomend aanbod gezocht, maar dan begeven we ons wel op het terrein van woon-werkverkeer.

Ik denk dat de discussie nog niet helemaal is voltooid. Ik hoop dat we een oplossing kunnen bereiken voordat we de tramlijn hebben gerealiseerd waarmee we het echte probleem van de baan moeten ruimen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Zoals u zegt is het verhaal nog niet afgelopen. Ik reken erop dat u

persévérance.

Il importe que la Flandre contribue au financement, comme promis. Pourriez-vous préciser le trajet de la boucle supplémentaire ? Combien de temps durera le trajet entre la gare de Jette et l'UZ ? Celui-ci est actuellement très long. Par ailleurs, vous avez raison de refuser une liaison directe entre la gare et l'UZ, si celle-ci est désavantageuse pour les Jettois. Quels sont les résultats de l'étude de la STIB ? Que propose la STIB ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je vous fournirai l'information quant à la durée du trajet en bus ultérieurement. Il devrait faire une boucle supplémentaire.*

- L'incident est clos.

blijft volharden, want het gaat over een grote groep mensen. Ik heb er alle vertrouwen in dat u dat zult blijven doen. De details laat ik aan u over.

Het belangrijkste is dat de Vlaamse minister voor Brussel zijn woord houdt en met geld over de brug komt. Ik ben niet helemaal gerustgesteld over de lusvorm. U hebt niet gezegd welke route de bus zou volgen. Hoeveel tijd zou het ongeveer duren om met de bus van het station van Jette naar het UZ te geraken?

Ik heb de verplaatsing met de bus eens uitgeprobeerd, en op dit moment duurt het erg lang. Je zou bijna beter te voet kunnen gaan. U hebt gelijk dat u niet akkoord gaat met een bus die rechtstreeks van het station van Jette naar het UZ rijdt, als dit nadelig is voor de Jettenaren. Wat houdt het onderzoek van de MIVB in? Wat is het voorstel van de MIVB?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal informeren hoe lang de bus erover doet. Hij zou een bijkomende lusbeweging maken.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la présence de la mendicité dans la liste des infractions figurant dans l'arrêté ministériel du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale".

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

Mme Céline Delforge.- La mendicité est reprise dans la liste des infractions dressée par l'arrêté ministériel du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de opname van de bedelarij in de lijst met overtredingen in het ministerieel besluit van 13 december 2007 tot vaststelling van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Bedelarij is in het ministerieel besluit van 13 december 2007 dat de exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer van het Brussels Gewest*

en Région de Bruxelles-Capitale. Le principal argument avancé pour justifier la présence de cette disposition est l'augmentation, réelle ou supposée, de comportements dérangeants pour les voyageurs dans le chef de certains mendiants.

Suite à la diffusion de messages sonores visant à dissuader les voyageurs de donner de l'argent aux mendiants, cette disposition jusque-là peu remarquée a fait l'objet de nombreuses réactions et débats.

Entre-temps, cette question a été débattue au sein d'autres commissions et une circulaire a été adoptée, qui donne comme instruction de tolérer la mendicité sous certaines conditions. Celle-ci ne contredit pas les arguments repris ci-après.

Les débats autour de cette question ont permis de mettre deux choses en évidence :

- premièrement, définir la mendicité comme une infraction, avec amende à la clé, va à l'encontre de la dépénalisation de la mendicité ;

- deuxièmement, comme l'arrêté ministériel du 13 décembre interdit de toute façon les comportements perturbant l'ordre ou gênant ou dérangeant les personnes présentes dans une infrastructure de la STIB, toute mendicité agressive ou dérangeante est pénalisée sans qu'il soit nécessaire d'interdire la mendicité.

Au-delà de la circulaire, avez-vous pris des dispositions afin de retirer la mendicité simple de la liste des interdictions figurant dans l'arrêté ministériel du 13 décembre 2007 ?

Si tel n'est pas le cas, quels sont les obstacles à un retrait de la mendicité de la liste des comportements interdits au sein des infrastructures de la STIB ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La mendicité n'a pas été retirée de la liste des infractions figurant dans l'arrêté du gouvernement du 13 décembre 2007.

J'ai toutefois adopté le 20 septembre 2010 une circulaire ministérielle qui a précisé de quelle façon

regelt, als overtreding opgenomen. Als belangrijkste argument wordt naar voor geschoven dat het storend gedrag voor reizigers met zich meebrengt.

De maatregel heeft al heel wat reacties teweeggebracht.

De zaak is ook al in andere commissies besproken. De richtlijn is om bedelarij in sommige gevallen toe te laten.

Vooreerst wordt gesteld dat door bedelarij als overtreding op te nemen, men ingaat tegen de decriminalisering ervan. Bovendien verbiedt het ministerieel besluit al storend gedrag. Agressieve vormen van bedelarij worden dus toch al beboet.

Hebt u maatregelen getroffen om bedelarij van de lijst van overtredingen te schrappen?

Moest u dat nog niet hebben gedaan, welke hindernissen beletten u om dat te doen?

De voorzitter.- Mevouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Bedelarij is niet geschrapt van de lijst met overtredingen van het ministerieel besluit van 13 december 2007.*

Ik heb op 20 september 2010 een ministeriële omzendbrief met een verduidelijking van deze

il convient d'interpréter cette disposition. Celle-ci opère une distinction d'une part entre la mendicité dans les véhicules et les zones payantes de la STIB, et d'autre part, la mendicité dans les zones non payantes des stations. En ce qui concerne cette deuxième catégorie, la mendicité y sera dès lors tolérée, sauf si elle s'accompagne d'un comportement violent, qui n'est toléré pour personne d'ailleurs, et là je me réfère à une autre disposition légale ou règlementaire dans l'arrêté gouvernemental.

Je n'ai pas l'intention de retirer cette mention de l'arrêté gouvernemental. En effet, une telle abrogation de l'infraction administrative aurait pour conséquence de ne plus disposer de base légale pour demander à un mendiant de cesser de solliciter les passagers dans un véhicule ou sur un quai de métro bondé.

Toutefois, je suis tout à fait consciente de la situation sociale de ces personnes, et c'est pourquoi elles sont autorisées à mendier hors de la zone payante, ce qui permet également de les inviter plus facilement à accepter un contact avec une organisation sociale. La circulaire prévoit en effet que la STIB continue à développer l'action sociale qu'elle a déjà mise en route et enseigne à son personnel quel est le comportement adéquat à adopter avec ces personnes dans les stations de métro.

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

Mme Céline Delforge.- Autant je salue toutes les mesures d'accompagnement et de travail social prises, autant je ne vois toujours pas en quoi il est nécessaire de conserver explicitement la mendicité dans la liste des infractions.

D'autant que la notion de tolérance laisse évidemment toujours planer un flou et une possibilité d'arbitraire que ne présenterait pas le retrait pur et simple de la mendicité, sachant que dans les véhicules aussi, une personne qui sollicite les voyageurs peut tout à fait être considérée comme ayant un comportement dérangeant. Ce n'est pas la mendicité en soi qui pose problème, et c'est en cela que nos conceptions divergent.

- L'incident est clos.

bepaling verstuurd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bedelarij in de voertuigen en de betalende zones van de MIVB, en bedelarij buiten deze zone waar het wel wordt toegestaan. Agressief gedrag wordt trouwens voor niemand toegestaan.

Ik zal deze bepaling niet ongedaan maken want dat zou betekenen dat we niet langer over een wettelijke basis beschikken om aan een bedelaar te vragen zijn activiteiten in een rijvoertuig of op een overvol metroperron te staken.

Ik heb echter begrip voor sommige sociale omstandigheden en aanvaard bedelarij buiten de betaalzone. Dan kunnen deze mensen gemakkelijker in contact worden gebracht met een sociale organisatie. In de omzendbrief wordt de MIVB trouwens aangespoord zijn sociale acties voort te zetten.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik vind het goed dat u werk maakt van sociale begeleiding, maar ik begrijp niet waarom bedelarij als een overtreding moet worden beschouwd.*

Het begrip "tolerantie" is vrij onduidelijk. Ook bedelarij in voertuigen van de MIVB kan als hinderlijk worden ervaren. Volgens mij is er echter geen probleem met bedelarij op zich.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la dégradation des liaisons de surface entre la Bourse et le haut de la ville".

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

Mme Céline Delforge.- Le chantier de longue durée pour l'aménagement d'un hôtel de luxe rue Henri Maus entraîne la fermeture de la rue du même nom à la circulation des bus de la STIB. Or, la rue Maus abrite le terminus des lignes 48, 95 et Noctis, qui assurent une liaison entre le haut de la ville et la Bourse.

Soit dit en passant, j'ai trouvé la cause que j'invoque sur une affiche d'information diffusée dans les véhicules des lignes concernées. D'autres sources d'information tendent à dire que le projet était quoi qu'il en soit lancé, en dehors de toutes considérations liées à ce chantier.

Le terminus de la Bourse a été déplacé sur le boulevard Anspach, à hauteur de la place Fontainas, et la déviation des lignes dans le sens ville-faubourg se fait via la rue des Alexiens. La possibilité que cette situation soit définitive est clairement évoquée.

Ces modifications ont de nombreuses conséquences pour les usagers. En effet, les rares grands magasins du centre-ville se concentrent autour de la Bourse, et le déplacement de 400 mètres du premier arrêt reliant la Bourse et le haut de la ville n'est pas sans poser de problèmes pour les habitants du centre, à commencer par les personnes âgées qui ne sont plus capables de se déplacer facilement, a fortiori lorsqu'elles ont les bras chargés de courses.

Ces lignes sont souvent utilisées pour un ou deux arrêts afin d'éviter de parcourir la distance les bras chargés de paquets. En imposant désormais au usagers 400 mètres de trajet supplémentaires, on ne leur facilite pas la tâche. Mon premier souci

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verslechterde bovengrondse verbindingen tussen de Beurs en de bovenstad".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Er wordt een luxehotel gebouwd in de Henri Mausstraat. Daardoor kunnen er geen bussen van de MIVB meer passeren. In de straat bevonden zich vroeger de eindhaltes van meerdere bussen die naar de bovenstad rijden.*

Ik ben dit trouwens te weten gekomen door een informatieaffiche in de bus. Volgens andere bronnen zou de straat sowieso verkeersvrij zijn gemaakt, zelfs als er geen hotel werd gebouwd.

De eindhalte werd verplaatst naar de Anspachlaan, ter hoogte van het Fontainasplein. De wijziging is mogelijk definitief.

De wijzigingen hebben allerlei gevolgen voor de busreizigers. Om te beginnen bevinden de meeste winkels in het centrum zich in de omgeving van de Beurs. Het verplaatsen van de eindhaltes is vooral lastig voor bejaarden die moeilijk te been zijn.

Veel passagiers gebruiken de buslijn voor een of twee haltes als ze zijn gaan winkelen. Door de haltes 400 meter van de beurs te verwijderen, wordt het er niet eenvoudiger op voor de gebruikers.

Dat er vaak een grote afstand ligt tussen de halte in de ene richting en de overeenstemmende halte in de tegenovergestelde richting, maakt dat reizigers bij hun terugkeer vaak naar de halte moeten zoeken. De MIVB verschaft geen enkele informatie over het gewijzigde traject in de tegenovergestelde richting (langs de Cellebroedersstraat). De MIVB staat erom bekend weinig moeite te doen op het vlak van informatie aan de reizigers.

concernait donc l'accessibilité.

Par ailleurs, le choix d'un itinéraire en boucle pose lui aussi problème. Le centre-ville est fréquenté par de nombreux usagers occasionnels de la STIB ou de certaines de ses lignes. L'écart de plusieurs centaines de mètres entre les arrêts dans un sens et l'arrêt correspondant dans le sens inverse risque de poser problème à des usagers qui ne connaîtraient pas le quartier ni le nom de ses rues dans leur recherche de l'arrêt du bus pour leur trajet retour.

En effet, la STIB n'a prévu aucune indication pour informer le voyageur de la modification de l'itinéraire du sens inverse dévié par la rue des Alexiens. Je me permets de dire que la STIB n'est pas réputée pour son information des usagers. Ici, l'absence de plan pour aider les usagers à trouver leur chemin s'accompagne d'une augmentation du temps de leur marche.

Cela dit, je n'aborderai pas la question de la vitesse commerciale comme prévu initialement, puisqu'aucune perte de temps n'est à déplorer avec le nouvel itinéraire.

Par contre, il est un autre aspect qui mérite notre attention. La Bourse constitue un pôle d'attractivité majeur du centre-ville où se retrouve le terminus de nombreuses lignes de bus. Or, avec l'arrivée des premiers frimas, il n'est pas logique que ces arrêts soient dépourvus d'abribus. Non seulement, certains arrêts ont été écartés de la Bourse, parfois à des distances importantes, mais en plus on n'y est pas protégé contre les intempéries. En soirée ou le dimanche, le temps d'attente pour un bus est important ; dans le cas d'un bus Noctis, ce temps peut atteindre la demi-heure, ce qui requiert de la part de l'usager beaucoup de courage, surtout lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

L'absence d'abribus et d'indicateur de temps d'attente en temps réel est problématique pour un terminus aussi important.

Par ailleurs, les problèmes d'irrégularité qui affectent les lignes 48 et 95 sont particulièrement préoccupants. Le type de mesures que je viens d'évoquer ne peut que détériorer davantage la desserte du haut vers le bas de la ville.

Quand le comité de gestion ou le conseil

Op het vlak van de reissnelheid biedt het nieuwe traject geen nadelen.

Ik wil nog wijzen op het ontbreken van bushokjes aan het verplaatste eindpunt van de buslijnen. Met de winter voor de deur is dat geen goede zaak. Door het ontbreken van bushokjes zijn er geen elektronische panelen om de reizigers op de hoogte te houden van de wachttijden. Voor een belangrijk knooppunt als de Beurs is dit alles erg problematisch.

Bussen 48 en 95 reden vroeger al erg onregelmatig. De huidige wijzigingen maken dat probleem alleen nog groter.

Wanneer heeft het beheerscomité of de raad van bestuur van de MIVB beslist om het traject van de buslijnen te wijzigen? Verkreeg de MIVB voor de aanleg van het nieuwe eindpunt een stedenbouwkundige vergunning? Komen er bushokjes? Kan het traject nogmaals worden gewijzigd, in het geval dat de reissnelheid zou achteruitgaan? Worden de kosten voor de omlegging aangerekend aan de verantwoordelijke van de privéwerf, aangezien die aan de oorzaak ligt van het probleem?

d'administration de la STIB a-t-il pris la décision de modifier l'itinéraire des lignes concernées ? Un permis d'urbanisme a-t-il été demandé et obtenu, pour l'aménagement du nouveau terminus ? Des abribus sont-ils prévus ? Une alternative à la modification de l'itinéraire est-elle prévue si l'on devait constater une augmentation significative du temps de parcours pour les lignes concernées ? Dans la mesure où ces aménagements de trajet et de terminus sont la conséquence d'un chantier privé, les coûts y afférant sont-ils pris en charge par le maître d'ouvrage ? M. Close nous a démontré que la STIB est parfois capable de réclamer de l'argent à des tiers.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La modification d'itinéraire des lignes 48 et 95 a fait l'objet d'un examen en comité de gestion de la STIB, le 24 août 2010, et d'une approbation par le comité de gestion, le 7 septembre 2010.

S'agissant de travaux de peu d'ampleur, tant au niveau du nouveau terminus que sur l'ensemble du trajet, ceux-ci sont dispensés de permis d'urbanisme.

Le nouvel itinéraire a été mis en service le 22 septembre à titre d'essai. La STIB a toujours insisté sur cet état de fait lors des différentes communications réalisées en collaboration avec la Ville de Bruxelles.

Une évaluation est prévue au terme de six mois de fonctionnement. Elle servira notamment à mesurer si la perte que représenterait l'éventuelle suppression de la desserte du terminus de la rue Henri Maus pour les lignes de bus concernées est bien compensée par une amélioration de la qualité du service, et en particulier de la fluidité des lignes de bus dans les artères parcourues.

Si une telle amélioration ne pouvait être constatée, des mesures complémentaires devront être adoptées, ou l'itinéraire initial rétabli. C'est pour cette raison que la STIB a toujours insisté pour qu'aucun aménagement définitif ne soit réalisé rue Henri Maus ni rue du Midi avant ladite évaluation.

Les aménagements liés aux nouveaux arrêts et à l'aménagement de sites propres le long du nouveau

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het beheerscomité keurde de wijzigingen aan de trajecten van buslijnen 48 en 95 goed op 7 september 2010.*

Aangezien de uitgevoerde werken weinig ingrijpend zijn, is er geen stedenbouwkundige vergunning vereist.

Het nieuwe traject werd vanaf 22 september uitgeprobeerd. De MIVB heeft er altijd op gewezen dat de nieuwe route slechts wordt uitgetest en nog niet definitief is.

Na zes maanden vindt er een evaluatie plaats. Het is onder meer de bedoeling om na te gaan of de afschaffing van de eindhalte in de Henri Mausstraat voldoende wordt gecompenseerd door een betere dienstverlening en vlotter rijdende bussen.

Als dat niet het geval zou zijn, moeten er bijkomende maatregelen worden genomen of moet de oorspronkelijke route opnieuw worden ingevoerd. Om die reden heeft de MIVB erop aangedrongen om geen definitieve werken uit te voeren.

De aanpassingen aan de nieuwe haltes worden gefinancierd met de gewestelijke dotatie voor werken aan de openbare ruimte.

trajet ont été pris en charge par le budget de la dotation régionale pour les travaux d'aménagement du réseau de surface.

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

Mme Céline Delforge.- Un permis d'urbanisme semblait pourtant nécessaire étant donné une modification assez nette de la voirie : quelques dalles ont été ajoutées au trottoir du Boulevard Anspach et plusieurs sites propres - dont celui qui se trouve devant le parlement bruxellois - ont été ôtés ou ajoutés. Je compte bien étudier de plus près le point de la nécessité d'un permis d'urbanisme.

En outre, il faudrait permettre aux voyageurs de s'abriter en attendant l'aménagement définitif.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het leek nochtans dat een stedenbouwkundige vergunning nodig was omdat er ingrijpende werken werden uitgevoerd aan de openbare weg. Zo werd er aan het voetpad van de Anspachlaan gewerkt en werden er busstroken ingevoerd.*

Wachtende reizigers zouden ook moeten kunnen schuilen in afwachting van definitieve werken.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

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

concernant "le système Cambio et l'exclusion des jeunes conducteurs".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

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

betreffende "het Cambiosysteem en de uitsluiting van jonge bestuurders".

M. le président.- La ministre Brigitte Grouwels répondra à la question orale.

La parole est à M. De Bock.

M Emmanuel De Bock.- Parce qu'ils font augmenter les primes d'assurance, ce qui a un impact également sur les autres utilisateurs, les jeunes qui possèdent leur permis de conduire depuis moins de deux ans ne sont pas les bienvenus comme utilisateurs du système de partage de

De voorzitter.- Minister Grouwels zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Jongeren die hun rijbewijs minder dan twee jaar geleden haalden, zijn niet welkom bij Cambio omdat ze de verzekeringspremies doen stijgen. Nochtans zijn ze bij uitstek een doelgroep voor autodelen. Ze hebben immers vaak nog niet genoeg*

voitures. Or, les jeunes sont justement un bon groupe cible pour le partage de voitures : ils n'ont pas encore assez d'argent pour acheter leur propre véhicule et un service tel que celui de Cambio est dès lors idéal.

Assez cyniquement, la société de carsharing Cambio "regrette" que les jeunes soient exclus du système de partage de voitures, se cachant derrière les statistiques qui plaideraient en leur défaveur. D'après Cambio, qui conclut des assurances omnium, leur admission coûterait 100.000 euros en plus par an à Bruxelles. Cambio se refuse de faire porter ce coût supplémentaire aux autres utilisateurs et estime qu'il ne s'agit pas d'une discrimination basée sur l'âge, car il refuse également certaines catégories de conducteurs plus âgés qui n'ont pas assez - ou plus assez - d'expérience de conduite.

Cambio existe depuis 2002 en Belgique et compte près de 10.000 utilisateurs, dont pas moins de 5.000 à Bruxelles. La profitabilité de Cambio dépend dès lors avant tout de Bruxelles, qui représente 50% de son marché.

Les 19 communes comptent aujourd'hui pas moins de 59 stations en service, plus de 100 véhicules disponibles, soit une pression diminuée d'environ 600 à 700 véhicules, puisque Cambio estime qu'un véhicule partagé en remplace sept.

Plus le nombre d'utilisateurs augmentera, plus le surcoût de 100.000 euros calculé par Cambio diminuera, le risque étant réparti sur une masse plus importante. À l'heure actuelle, il représente moins de 20 euros par an par utilisateur. On est dès lors en droit de s'interroger sur les raisons invoquées par Cambio pour justifier son refus.

Eu égard aux avantages publics offerts, on comprendrait mal le maintien du système actuel. Compte tenu du fait qu'un emplacement payant en voirie rapporte théoriquement près de 3.000 euros par an, on ne peut qu'être choqué par l'argument financier amené par Cambio pour justifier l'exclusion des jeunes conducteurs.

Plusieurs communes favorisent en outre le stationnement des voitures Cambio en les exemptant de paiement de stationnement en voirie. Certains parlementaires se sont même déclarés favorables à une généralisation des exemptions de

geld om een auto te kopen.

Cambio vindt het naar eigen zeggen jammer dat het jongeren moet weigeren en verbergt zich achter statistieken. Het zou 100.000 euro per jaar extra kosten om jongeren toe te laten. Cambio wil die meerkost niet laten dragen door andere gebruikers en vindt niet dat er sprake is van discriminatie op grond van leeftijd. Ook oudere bestuurders met te weinig rijervaring worden namelijk geweigerd.

Cambio bestaat sinds 2002 en heeft 10.000 Belgische klanten, waarvan de helft in Brussel. De rentabiliteit van het bedrijf is dus sterk afhankelijk van de Brusselse markt.

Er zijn 59 Cambio-stations met meer dan 100 beschikbare voertuigen. Daardoor neemt de autodruk af met 600 tot 700 voertuigen, want een Cambio-wagen zou naar schatting 7 andere auto's van de weg houden.

Hoe meer klanten Cambio wint, hoe meer de extra kosten van 100.000 euro om jongeren toe te laten dalen omdat het risico over een grotere groep wordt gespreid. Tegenwoordig bedraagt het risico minder dan 20 euro per jaar en per gebruiker. Ik vind de weigering van Cambio dan ook ongegrond.

Meerdere gemeenten stellen Cambio-parkeerplaatsen vrij van parkeergeld. Sommige parlementsleden vinden zelfs dat Cambio-gebruikers nergens nog parkeergeld zouden moeten betalen. Het financiële argument van Cambio houdt dan ook geen steek.

Het extra risico dat jonge chauffeurs met zich meebrengen kan best op een creatieve manier worden opgelost. Als je de logica van Cambio volgt, zouden vrouwen eigenlijk minder moeten betalen dan mannen, want de verzekeringspremies zijn lager voor vrouwen.

Het is onverantwoord dat de overheid aanzienlijke voordelen toekent aan een privébedrijf dat zijn diensten niet aan iedereen wil verlenen.

Cambio kan nog groeien, vooral in het oosten en zuiden van het Brussels Gewest. In de toekomst zal het bedrijf dus nieuwe parkeerplaatsen aanvragen.

De regering kan daarvan gebruik maken om te onderhandelen en te eisen dat de discriminatie

paiement des horodateurs dans tout Bruxelles pour les véhicules Cambio.

Il est à mon sens tout à fait possible d'inclure le risque "jeune" en étant créatif, par exemple au niveau du système de franchise ou de l'abonnement. En suivant la logique de Cambio, il y aura bientôt des différences de paiement selon que vous êtes un homme ou une femme, les primes d'assurance voiture étant plus élevées pour les hommes que pour les femmes.

On ne peut accepter que les pouvoirs publics fassent des concessions importantes à une entreprise privée ou semi-privée qui ne jouerait pas le jeu de l'universalité de ses services payants.

Le système Cambio est amené à croître, notamment du côté de Bruxelles-Est et de Bruxelles-Sud, où la couverture est moindre que dans d'autres parties de Bruxelles, compte tenu de la densité de population. Cambio sera donc amené dans le futur à demander de nouveaux emplacements.

Cela signifie qu'il existe un espace de négociation, voire de pression, pour supprimer la discrimination pratiquée actuellement par Cambio. On peut d'ailleurs s'étonner que les communes et la Région n'aient pas prévu dans le cahier des charges l'obligation d'universalité et de non-discrimination du service payant proposé.

Combien d'emplacements en voirie régionale le gouvernement a-t-il mis à la disposition de Cambio ?

Combien de stations et de véhicules Cambio sont-ils actuellement en circulation dans les dix-neuf communes ?

Combien de stations et de véhicules Cambio sont-ils prévus dans le futur ?

Y a t-il d'autres avantages publics - communaux et régionaux - offerts à Cambio et à ses utilisateurs ?

Le gouvernement peut-il entamer des négociations, soit en direct, soit, le cas échéant, avec les dix-neuf communes pour faire pression sur Cambio afin que les voitures partagées soient accessibles à l'ensemble de la population bruxelloise, quel que soit l'âge des utilisateurs ?

wordt stopgezet. Het is trouwens vreemd dat er in het bestek niets staat over een universele dienstverlening.

Hoeveel parkeerplaatsen op gewestwegen werden ter beschikking gesteld van Cambio?

Hoeveel Cambio-stations en Cambio-voertuigen zijn er in het Brussels Gewest?

Hoeveel komen er nog bij?

Kennen de overheden nog andere voordelen toe aan Cambio?

Kan de regering onderhandelingen aanknopen met Cambio of de gemeenten om de druk op te voeren?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En Région Bruxelloise, Cambio compte en ce moment 191 automobiles et 69 stations pour environ 5.540 utilisateurs. Parmi ces stations, quinze sont situées sur des voiries régionales. Cambio compte ouvrir encore quatre ou cinq stations en 2010 et atteindre ainsi un total de 200 voitures mises à disposition.

Il est exact que Cambio émet la condition d'être en possession d'un permis de conduire depuis au moins deux ans. Cette politique relève d'abord et avant tout du choix de Cambio qui, rappelons-le, est une entreprise privée.

Toutefois, il importe pour le gouvernement que Cambio développe un projet aussi démocratique que possible. En effet, cette société remplit un rôle non négligeable dans la politique des transports, notamment comme complément des transports en commun. Il est, à cet égard, important que les frais fixes soient maintenus le plus bas possible pour chaque participant à Cambio,sans que cela ne constitue une menace pour la viabilité économique du projet.

C'est pourquoi, comme Cambio, je ne suis pas partisane d'une intégration du risque statistique lié au jeune âge dans le coût de l'abonnement ou au niveau de la franchise, comme vous le suggérez. Pour certaines catégories de participants, la discrimination serait bien plus forte qu'une disposition générale prévoyant un permis de conduire d'au moins deux ans comme condition d'utilisation de Cambio. En effet, ce dernier principe est valable pour tous, sans distinction d'âge, de sexe ou autre.

Je ne veux pas créer de précédent selon lequel Cambio exigerait une cotisation supérieure dès le départ à certains groupes de personnes. Dès lors, la règle de la possession d'un permis de conduire depuis deux ans me paraît la moins mauvaise.

Afin d'arriver à une répartition satisfaisante du système de partage de voitures dans toute la Région, mon cabinet poursuivra les pourparlers avec Cambio sur les possibilités et les modalités d'ouverture de stations Cambio dans certains quartiers qui ne sont pas encore bien desservis, le tout bien entendu dans le cadre d'une viabilité

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Cambio telt in Brussel 91 voertuigen en 69 stations voor 5.540 gebruikers. Cambio plant in 2010 nog 4 of 5 bijkomende stations om in totaal 200 wagens te kunnen aanbieden.*

Cambio is alleen beschikbaar voor gebruikers die al minstens twee jaar in het bezit van een rijbewijs zijn. Dit beleid is in de eerste plaats de keuze van Cambio, dat een privébedrijf is. Cambio vervult echter een belangrijke rol in het vervoersbeleid, met name als aanvulling op het openbaar vervoer. Daarom is het belangrijk dat de vaste kosten voor elke deelnemer zo laag mogelijk blijven zonder dat dit een bedreiging vormt voor de economische levensvatbaarheid van het project.

Dat is de reden waarom ik net zoals Cambio geen voorstander ben om het statistische risico verbonden aan de jonge leeftijd te integreren in de kosten van het abonnement of in de berekening van de franchise. Volgens mij zou de discriminatie dan veel groter zijn voor bepaalde deelnemers dan de algemene bepaling die een rijbewijs van tenminste twee jaar vraagt. Dat laatste principe geldt immers voor iedereen, ongeacht de leeftijd, het geslacht, enzovoort.

Om tot een goede verdeling van Cambio in het gewest te komen, zal mijn kabinet voort met Cambio onderhandelen over de opening van stations in wijken die nu nog niet goed worden bediend. Daarbij zullen wij uiteraard de economische levensvatbaarheid van het bedrijf voor ogen houden.

économique de l'entreprise.

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

M. Emmanuel De Bock.- Je prends acte de ce que rien ne changera concrètement. Je regrette que vous n'ayez pas intégré la possibilité de moduler les cotisations dans le cahier des charges et que cela ne soit pas votre intention.

La condition qui impose d'être en possession d'un permis de conduire depuis au moins deux ans ne garantit pas que l'on soit un bon conducteur. De plus, les conditions ne sont pas semblables sur l'ensemble du marché locatif de véhicules privés.

Alors que des efforts importants sont consentis pour le système Cambio au niveau de l'aménagement du territoire et des exonérations, il est regrettable de voir cette discrimination perdurer, notamment pour les jeunes. Ceux-ci ont du mal à jouer la complémentarité, par exemple en utilisant une voiture partagée le week-end, en sus des transports en commun durant la semaine.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le projet Cambio ne bénéficie d'aucun soutien de la Région, hormis celui qui est prévu pour l'aménagement des emplacements de stationnement destinés aux voitures partagées.
La viabilité économique de ce projet reste très importante et il convient d'en garantir le succès à Bruxelles.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la Maison du Port".

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

De heer Emmanuel De Bock *(in het Frans).- Ik betreur dat er niets zal veranderen en dat het bestek niet in de mogelijkheid voorziet om de bijdragen te moduleren.*

Het is niet omdat men al twee jaar over een rijbewijs beschikt, dat men een goede chauffeur is.

Er worden heel wat inspanningen voor het Cambiosysteem geleverd inzake ruimtelijke ordening en fiscale vrijstellingen. Het is dan ook jammer dat deze discriminatie blijft voortbestaan, met name voor de jongeren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het Cambioproject geniet geen enkele steun van het gewest, behalve voor de aanleg van de parkeerplaatsen. Om het succes van dit project te waarborgen, moeten wij de economische levensvatbaarheid ervan waarborgen.*

– Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het Havenhuis".

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

Mme Françoise Schepmans.- Madame la ministre, à la suite d'une question qui vous avait été posée sur l'état d'avancement du projet de la Maison du Port, vous aviez répondu que le dossier suivait son cours et qu'un nouvel appel d'offres avait été lancé fin 2009.

À ce jour, aucune information ne paraît au sujet de la décision qu'aurait prise le Port à la suite des nouvelles offres qui lui auraient été remises pour un projet qui donnerait une plus grande visibilité aux activités portuaires en Région de Bruxelles-Capitale.

Il convient de rappeler que ce projet a bénéficié d'une aide du Fonds européen de développement (FEDER) à concurrence de 2,1 millions d'euros, ce qui confirme la valeur de cette réalisation.

Vu le silence qui règne autour du dossier, diverses rumeurs font état de l'abandon du projet. Quelle serait la conséquence d'un éventuel abandon concernant l'aide du FEDER ?

Quel est le résultat de la seconde consultation des firmes intéressées par la réalisation du projet de la Maison du Port ?

Une décision a-t-elle été prise et va-t-elle dans le sens d'un abandon du projet ?

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Op een vroegere vraag over het Havenhuis antwoordde u dat de procedure normaal verliep en dat er eind 2009 een nieuwe projectoproep was gepubliceerd. Tot op heden heeft de Haven echter nog geen beslissing genomen.*

Het Havenhuis is er om meer zichtbaarheid te geven aan de Brusselse havenactiviteit. Het ontving reeds een EFRO-subsidie ter waarde van 2,1 miljoen euro.

Er doen geruchten de ronde dat men het project zou willen opdoeken. Is dat zo? Wat zou er in dat geval met de EFRO-middelen gebeuren? Wat was het resultaat van de tweede projectoproep?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La deuxième consultation de marché, lancée en décembre 2009, a été suspendue en concertation avec la cellule de coordination et de gestion du FEDER. Cette interruption est intervenue sur la base d'arguments juridiques et de contenu.

Pour rappel, la Maison du Port se composait d'une partie publique (un musée du port, une salle de conférence, des locaux de réunion) et d'une partie privée (bureaux à destination du marché privé).

Puisqu'il est apparu que l'exploitation de la partie publique de la Maison du Port pesait trop lourd dans le budget du Port, il a été demandé au gouvernement bruxellois de couvrir ce déficit pour

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Op basis van een aantal juridische en inhoudelijke argumenten, en in overleg met de cel EFRO, werd de tweede projectoproep stopgezet.*

Het Havenhuis omvatte openbare ruimten (een havenmuseum, conferentieruimte, vergaderlokalen) en kantoorruimte. Aangezien de uitbating van de openbare delen de begroting van de Haven bezwaarde, vroeg deze aan de Brusselse regering om het deficit te dekken voor de volledige levensduur van het project. De Brusselse regering weigerde en zette het project stop. De voorziene EFRO-middelen zullen naar andere EFRO-projecten worden overgeheveld.

la durée de vie totale du projet. Cette demande a été rejetée par le gouvernement bruxellois.

Au cours du conseil des ministres du gouvernement bruxellois du 16 juillet 2010, il a donc été décidé de suspendre le projet de la Maison du Port dans le cadre du programme FEDER et de réallouer le budget FEDER prévu à d'autres projets du FEDER.

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

Mme Françoise Schepmans.- Bien que décevante, la réponse de la ministre a le mérite d'être claire.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "le développement d'un nouveau pôle logistique portuaire et l'avenir de la sa BILC".

M. le président.- La question orale est retirée par son auteure.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la desserte ferroviaire au Port de Bruxelles et le trafic au Port de Bruxelles".

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

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Het antwoord van de minister is duidelijk maar ontgoochelend.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de uitbouw van een nieuwe logistieke havenpool en de toekomst van de N.V. BILC".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt ingetrokken door de indiener.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de spoorweginfrastructuur in de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'abonnement scolaire de la STIB pour les élèves de l'enseignement secondaire néerlandophone".

M. le président.- En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het MIVB-schoolabonnement voor scholieren in het Nederlandstalig secundair onderwijs".

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant "la gestion de la problématique des graffitis par l'opérateur STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- Que cela concerne ses infrastructures d'accueil ou ses véhicules, l'opérateur régional STIB est victime de graffitis qui occasionnent la dégradation des biens publics et qui nuisent à l'image des services offerts à la collectivité.

Le phénomène n'est certes pas nouveau mais son ampleur est interpellante puisque, lors de la législature précédente, les coûts du vandalisme ont explosé, passant de plus 76.000 euros en 2005 à plus de 265.000 euros en 2009. En d'autres termes, la facture à charge du contribuable bruxellois a plus que triplé.

Suite à une question écrite que j'ai posée au mois de juillet, vous m'avez répondu début septembre que la mise en place progressive de portillons d'accès dans les stations de métro et de prémétro devrait réduire

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de aanpak van graffiti door de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De onthaalstructuur en de voertuigen van de MIVB worden regelmatig door graffiti beklad. Dit zorgt niet alleen voor materiële schade maar haalt ook het imago van de openbare dienstverlening naar beneden.*

Het probleem is niet nieuw, maar de kosten als gevolg van vandalisme zijn gestegen van 76.000 euro in 2005 tot meer dan 265.000 euro in 2009. De factuur voor de Brusselse belastingbetaler is meer dan verdrievoudigd.

Nadat ik in juli een schriftelijke vraag had gesteld, antwoordde u me in september dat de invoering van toegangspoortjes in de metro al een gedeeltelijke oplossing zou moeten bieden voor het probleem.

partiellement ce phénomène.

D'évidence, l'impact de la mesure risque d'être fort limité puisque la STIB annonce sur son site web qu'à l'automne 2010, un peu moins de 25 stations seront équipées d'accès sécurisés sur la soixantaine d'arrêts que compte le réseau des transports publics souterrains. En outre, il se pose aussi la question des dégradations commises sur les véhicules à l'instar des rames de métro.

Quel est le montant global des amendes administratives et des surtaxes qui sont aujourd'hui perçues dans le chef de la répression des tags et des graffitis ? Les sanctions des incivilités permettent-elles de couvrir une bonne partie des coûts engendrés pour la collectivité ? Quel est le taux de perception réel des montants dus et que pouvez-vous nous dire sur la politique de recours aux huissiers ?

Au niveau de la prévention, quelles sont les mesures novatrices qui sont aujourd'hui sur la table ? L'expérience quotidienne du personnel des services de la sécurité et de la prévention a-t-elle suscité des propositions d'action ? Le cas échéant, quelles réponses concrètes leur avez-vous apportées ?

Le développement d'une mesure telle que les ambassades de la prévention n'a, semble-t-il, pas eu l'impact escompté contre ce type de vandalisme. Je le précise car la STIB se targue de résultats encourageants sur son site web alors que vous parlez vous-même d'une multiplication énorme des déprédations.

Madame la ministre, j'entends bien que le combat est difficile, mais il faut limiter les frais.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La problématique du vandalisme, et des tags et graffitis en particulier, est prise très à cœur par la STIB qui y consacre beaucoup d'énergie.

Malheureusement, en 2009 et 2010, la STIB n'a pu percevoir de surtaxes ou d'amendes administratives liées à cette problématique et ce pour différentes raisons.

De impact van die maatregel zal echter beperkt blijven. Op de website van de MIVB staat immers dat in de herfst van 2010 slechts minder dan 25 van de 60 haltes van het ondergrondse netwerk met toegangspoortjes zullen zijn uitgerust. Bovendien moeten we ook rekening houden met vandalisme in de voertuigen.

Hoeveel administratieve boetes worden tegenwoordig geïnd om tags en graffiti te bestraffen? Volstaan de boetes voor asociaal gedrag om een deel van de kosten door vandalisme terug te vorderen? Hoeveel boetes worden werkelijk geïnd?

Welke preventiemaatregelen worden er genomen? Heeft het veiligheids- en preventiepersoneel maatregelen voorgesteld? Gaat u daar op in?

De invoering van zogenaamde preventieambassades heeft blijkbaar weinig geholpen om het vandalisme te bestrijden. Hoewel de MIVB het over bemoedigende resultaten heeft, wijst u erop dat het vandalisme aanzienlijk toeneemt.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB neemt de bestrijding van vandalisme, en vooral tags en graffiti, bijzonder ernstig en steekt er veel energie in.*

In 2009 en 2010 heeft de MIVB helaas om verschillende redenen geen toeslagen of administratieve boetes kunnen innen.

Het is erg moeilijk om daders op heterdaad te

Prendre les coupables sur le fait est très compliqué, mais les rares fois que les équipes de sécurité présentes sur le terrain y parviennent, un constat de déprédation est établi.

Ainsi en 2010, 298 constats ont été établis et neuf auteurs de tags ont pu être interceptés. La STIB n'a toutefois pu dresser aucun procès-verbal et donc infliger de surtaxes ou d'amendes administratives.

Les tagueurs sont en effet parfaitement au courant du fait qu'ils ne sont pas tenus de présenter leur pièce d'identité aux agents du service de sécurité de la STIB. Or, sans cette pièce d'identité, aucun procès-verbal ne peut être dressé.

Le service de sécurité de la STIB doit faire appel à la police fédérale qui seule peut contraindre les personnes en infraction à décliner leur identité. Identité que la police ne peut transmettre à la STIB avant la fin de l'enquête et le passage des intéressés devant un juge d'instruction.

Les dossiers des neuf personnes prises en flagrant délit en 2010 ont été pris en charge par les forces de police. À ce jour, la STIB n'a pas connaissance des suites données à ces dossiers.

Ce n'est que dans le cas où les auteurs sont poursuivis pénalement que la STIB peut obtenir réparation du préjudice. En 2008 et 2009, les dommages liés aux tags et graffitis s'élevaient à 58.600 euros.

(Rumeurs)

Sur ce montant de 58.600 euros, seuls 4.199 euros ont pu être récupérés. Les coupables sont en effet très souvent non solvables.

Une collaboration étroite entre les forces de police et la STIB autour du phénomène des tags et des graffitis a été mise en place. Le 30 septembre dernier, le département Sécurité et Contrôle et la "business unit métro" ont rencontré la police fédérale du métro à ce sujet et il a été convenu d'un plan d'action pour mieux combattre le phénomène du vandalisme. J'espère que ce plan d'action apportera des résultats.

En ce qui concerne le dispositif des ambassades de prévention, celui-ci fait partie d'un programme complet, qui ne vise pas seulement la

betrappen.

In 2010 waren er 298 vaststellingen. Negen daders werden betrapt. De MIVB heeft echter geen enkel proces-verbaal kunnen opstellen.

Taggers weten maar al te goed dat de veiligheidsdiensten van de MIVB niet mogen eisen om hun identiteitskaart te controleren. Zonder identiteitscontrole kan er geen proces-verbaal worden opgesteld.

De veiligheidsdienst van de MIVB kan vandalen enkel overdragen aan de federale politie, die de identiteitsgegevens pas aan de MIVB kan bezorgen nadat ze voor de onderzoeksrechter zijn verschenen.

Voor de negen taggers die in 2010 op heterdaad werden betrapt, werd de politie erbij gehaald. De MIVB weet niet welk gevolg er verder aan werd gegeven.

Enkel als daders strafrechtelijk worden vervolgd, kan de MIVB schadeloosstelling eisen. In 2008 en 2009 werd er voor 58.600 euro schade aangericht met graffiti en tags.

(Rumoer)

Van dat bedrag werd slechts 4.199 euro gerecupereerd. De daders zijn zeer vaak onvermogend.

De politie en de MIVB zijn beter gaan samenwerken om graffiti en tags te bestrijden. Op 30 september vond er overleg plaats met de federale politie en werd er een actieplan tegen vandalisme afgesproken. Ik hoop dat het resultaten oplevert.

De preventieambassades maken deel uit van een volledig programma dat niet enkel bedoeld is om graffiti of vandalisme te bestrijden, maar ook om mensen aan te zetten om zich behoorlijk te gedragen op het openbaar vervoer. De preventieambassades strijken telkens gedurende een maand neer in een metrostation. Uit studies blijkt dat vandalisme en geweld daardoor afneemt.

Sinds 2006 werden nog meer initiatieven genomen om de openbare ruimte op te fleuren, zoals fresco's. De MIVB voert ook bewustmakingscampagnes over

problématique du graffiti ou du vandalisme, mais plus largement la sensibilisation et l'éducation à une utilisation responsable des transports publics. Les ambassades de prévention ciblent une station pendant un mois. Les études font apparaître une stabilisation, voire une régression, tant des dégradations que des agressions, au cours de la période qui suit le passage de l'ambassade.

D'autres projets ont été menés en matière de réappropriation positive de l'espace public depuis 2006 et se sont concrétisés notamment par des fresques impliquant riverains et utilisateurs dans différentes stations touchées par de l'incivilité. On constate un respect des réalisations effectuées dans ce cadre.

Par ailleurs, dans le cadre des actions de sensibilisation menées par la STIB auprès des jeunes Responsible Young Passengers, Stimi, Mobili, École mobile et citoyenne, ou, plus récemment, Bougeons malin, la problématique du vandalisme est systématiquement abordée.

D'un point de vue technique, différents moyens sont mis en œuvre : utilisation de matières appropriées - par exemple, des films de protection sur les véhicules -, systèmes d'alarme - par exemple, en cas d'incendie ou d'intrusion -, vidéo-surveillance - par exemple, des caméras en station avec une orientation spécifique- et enfin l'architecture de l'infrastructure. Cette dernière est très importante et nous y travaillons, surtout lorsque nous devons rénover des stations ou en construire de nouvelles. Dans ce cadre, nous réfléchissons notamment à la configuration de la station et à la luminosité.

Il existe également des communications spécifiques, comme les campagnes d'affichage sur la courtoisie.

La présence humaine en station et sur le réseau de surface est aussi un bon moyen de prévenir le vandalisme. Les agents de prévention, les agents de zone et des équipes de la brigade canine effectuent régulièrement des rondes, notamment aux terminus des lignes particulièrement vulnérables car moins fréquentées. Dans le cadre de conventions avec les communes, des gardiens de la paix effectuent également une surveillance.

La STIB échange aussi avec les autres réseaux

vandalisme ten aanzien van jongeren.

Er wordt ook vandalismebestendig materiaal gebruikt, er zijn alarmsystemen en camera's enzovoort. We werken ook aan de inrichting en de verlichting van de stations.

Ook de hoffelijkheidscampagne heeft een positieve impact.

De aanwezigheid van personeel in de stations en in de voertuigen is eveneens een goede manier om vandalisme tegen te gaan. Preventie- en politieagenten doen regelmatig een controleronde aan de eindpunten, die extra gevoelig zijn voor vandalisme. Ook de gemeenschapswachten houden een oogje in het zeil.

De MIVB wisselt met andere slachtoffers van vandalisme informatie uit, meer bepaald in het kader van de UITP (Union internationale des transports publics).

Preventie betekent ook een snelle vervanging, herstelling of schoonmaak van de met graffiti besmeurde voertuigen.

victimes du vandalisme les meilleures pratiques en la matière, notamment dans le cadre de l'Union internationale des transports publics (UITP). La prévention passe aussi par un remplacement rapide des véhicules ou des parties de véhicules dégradés. Un nettoyage systématique dans les délais les plus brefs est opéré afin d'éviter tout phénomène de contagion.

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

Mme Françoise Schepmans.- J'entends bien les nombreuses initiatives, mais elles semblent peu coordonnées. Il est essentiel de faire en sorte que les différents acteurs s'entendent et travaillent en synergie pour obtenir des résultats plus concrets, notamment avec la police, dont vous dites qu'elle a aussi un rôle à jouer. À ce propos, je suis surprise que l'on doive désigner un juge d'instruction pour aboutir à une décison. Il me semble que le tribunal de police devrait suffire pour ce type de délit.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Toutes les actions sont coordonnées par la STIB, mais nous avons besoin d'une bonne collaboration avec les zones de police, avec lesquelles nous avons déjà de bons contacts, et la police fédérale. Nous examinons actuellement la possibilité d'échanger plus efficacement et rapidement les images des caméras avec les zones de police. Mais naturellement, les jugements doivent suivre.

Mme Françoise Schepmans.- La collaboration doit être plus efficace entre les différents intervenants.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ISABELLE MOLENBERG

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De bestaande initiatieven zijn te weinig op elkaar afgestemd. Samenwerking is onontbeerlijk, vooral met de politie. Ik ben verrast dat er een onderzoeksrechter moet worden aangesteld. Over dit soort misdrijven zou de politierechter moeten kunnen beslissen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB coördineert alle initiatieven. Maar er is tegelijk ook overleg nodig met de politiezones en met de federale politie. Momenteel onderzoeken we of de camerabeelden sneller met de politie kunnen worden uitgewisseld. Uiteraard moeten de daders ook daadwerkelijk worden vervolgd.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De samenwerking moet efficiënter worden.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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 "les difficultés rencontrées par les usagers du système Villo et l'extension du système aux 19 communes".

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

concernant "l'évaluation de la première phase du système Villo".

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le Plan Iris 2".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "l'adoption du Plan Iris 2 par le Gouvernement bruxellois".

M. le président.- Les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

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

betreffende "de moeilijkheden die de gebruikers van Villo ondervinden en de uitbreiding van het systeem tot de 19 gemeenten".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE d'URSEL,

betreffende "de evaluatie van de eerste fase van het systeem Villo".

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het Iris 2-plan".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de goedkeuring van het Iris 2-plan door de Brusselse regering".

De voorzitter.- De interpellaties worden naar een volgende vergadering verschoven.