



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 2 FEBRUARI 2011**

—

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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
MERCREDI 2 FÉVRIER 2011**

—

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/>

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/>

INHOUD

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Danielle Caron	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de dienst Collecto".	
- van mevrouw Annemie Maes	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de bevoegdheid van de controleurs van de MIVB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	
betreffende "het statuut van het veiligheidspersoneel van de MIVB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, de heer Philippe Pivin.</i>	11
- van de heer Vincent De Wolf	16
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de drugshandel in de premetrostations en metrostations".	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Danielle Caron	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le service Collecto".	
- de Mme Annemie Maes	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les compétences des contrôleurs de la STIB".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	
concernant "le statut des agents de sécurité de la STIB".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, M. Philippe Pivin.</i>	11
- de M. Vincent De Wolf	16
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "le trafic de stupéfiants dans les stations de métro et de prémétro".	

<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 18</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de weerslag van vastgoedprojecten in de WTC-zone".</p>	<p>- de Mme Françoise Schepmans 18</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'incidence de projets immobiliers dans la zone du WTC".</p>
<p>- van mevrouw Brigitte De Pauw 21</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de renovatie van metrostation Schuman".</p>	<p>- de Mme Brigitte De Pauw 21</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la rénovation de la station de métro Schuman".</p>
<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 21</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de proefritten met hybride bussen".</p>	<p>- de Mme Françoise Schepmans 21</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les essais de bus hybrides".</p>
<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 22</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het project Actor's boat".</p>	<p>- de Mme Françoise Schepmans 22</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le projet de l'Actor's boat".</p>
<p>- van mevrouw Françoise Schepmans 24</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de toekomstige tramlijn nr. 7".</p>	<p>- de Mme Françoise Schepmans 24</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la future ligne de tram n° 7".</p>

<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 28</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de nieuwe bepalingen voor het gebruik van de ecocheques als betaalmiddel voor het openbaar vervoer".</p>	<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 28</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les nouvelles dispositions d'utilisation des éco-chèques comme moyen de paiement des titres de transport en commun".</p>
<p>- van de heer Emin Özkara 31</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de agressie tegen een metrobestuurder van de MIVB".</p>	<p>- de M. Emin Özkara 31</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'agression d'un conducteur de métro de la STIB".</p>
<p>- van de heer Vincent Vanhalewyn 33</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het anticiperen op de aanwervingscampagnes van de MIVB".</p>	<p>- de M. Vincent Vanhalewyn 33</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'anticipation des campagnes de recrutement de personnel à la STIB".</p>
<p>- van de heer Jef Van Damme 36</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de afwezigheid van brandblusapparaten in metro's en metrostations".</p>	<p>- de M. Jef Van Damme 36</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'absence d'extincteurs dans les rames et les stations de métro".</p>
<p>- van mevrouw Céline Delforge 39</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p>	<p>- de Mme Céline Delforge 39</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p>

betreffende "het verbod op kinderwagens op de roltrappen".		concernant "l'interdiction des poussettes dans les escalators".	
- van mevrouw Céline Delforge	41	- de Mme Céline Delforge	41
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "de moeilijke toegang tot het metrostation Zwarte Vijvers".		concernant "les difficultés d'accessibilité de la station de métro Étangs Noirs".	
INTERPELLATIES	45	INTERPELLATIONS	45
- van mevrouw Brigitte De Pauw	45	- de Mme Brigitte De Pauw	45
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,		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,	
betreffende "Villo en het stimuleren van intermodaliteit".		concernant "Villo et la promotion de l'intermodalité".	
- van de heer Emin Özkara	46	- de M. Emin Özkara	46
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,		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,	
betreffende "de mobiliteit van de jongeren in Brussel".		concernant "la mobilité des jeunes à Bruxelles".	

*Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.
Présidence : M. Jamal Ikazban, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de dienst Collecto".

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

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de bevoegdheid van de controleurs van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,

betreffende "het statuut van het veiligheidspersoneel van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De MIVB-controleurs maken zich zorgen. Veiligheidsbeambten kunnen volgens artikel 13 § 11 van de wet van 10 april

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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

concernant "le service Collecto".

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

INTERPELLATION 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 compétences des contrôleurs de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,

concernant "le statut des agents de sécurité de la STIB".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les contrôleurs de la STIB sont inquiets. Selon l'article 13 § 11 de la loi du 10 avril 1990*

1990 betreffende de regeling van de private en bijzondere veiligheid identiteitsdocumenten controleren van personen die een gemeenrechtelijke wanbedrijf of een misdaad hebben gepleegd of een inbreuk pleegden op het vigerende reglement van het openbaar vervoer op voorwaarde dat die personen daarmee instemmen.

Concreet betekent dit dat ze de identiteitskaart van mensen die geen vervoersbewijs hebben mogen vragen, maar ze moeten hen informeren dat ze het recht hebben om te weigeren. Als de betrokkenen weigeren om hun identiteitskaart te tonen, kan de MIVB de politie erbij halen. Die noteert de gegevens van de identiteitskaart maar mag ze officieel niet doorgeven aan het personeel van de MIVB.

De directie van de MIVB baseert zich inzake de richtlijnen voor het veiligheidspersoneel op een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 december 2007 tot vaststelling van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de administratieve boetes. De federale wet en dit besluit zijn echter strijdig met elkaar. De juridische dienst van de federale politie verspreidde op 9 november 2009 een verslag dat de bevoegdheden en het gezag van de veiligheidsbeambten van de MIVB nog eens verduidelijkte.

Voor het veiligheidspersoneel van de MIVB heerst er echter totale onduidelijkheid. Een controleur mag immers een identiteitskaart vragen, maar een zwartrijder mag weigeren om die te overhandigen en de politie mag de gegevens niet doorgeven aan de controleur. Dit betekent dat in de huidige omstandigheden zwartrijders gewoon niet kunnen worden gecontroleerd. Bijgevolg zijn er ook geen sancties mogelijk.

In de praktijk is de situatie ietwat anders, omdat de meeste mensen hiervan niet op de hoogte zijn. Volgens de wet hoeft echter niemand nog te betalen. Controle is officieel onmogelijk.

Het veiligheidspersoneel van de MIVB wordt naar eigen zeggen door de directie gevraagd om, tegen de federale wet in, mensen niet te informeren dat ze het recht hebben te weigeren zich te identificeren. Dit om zoveel mogelijk PV's te kunnen uitschrijven. Als de mensen weigeren zich te identificeren, haalt de MIVB-controleur de politie

réglementant la sécurité privée et particulière, les agents de sécurité peuvent contrôler les documents d'identité des personnes ayant commis un délit de droit commun ou un crime, ou ayant commis des infractions à la réglementation en vigueur en matière de transports en commun, à la condition préalable que l'intéressé y ait consenti.

La direction de la STIB se base pour sa part sur un arrêté du gouvernement de la Région bruxelloise du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que sur les directives en matière d'amendes administratives. Or, la loi fédérale et cet arrêté sont en contradiction.

La confusion est totale pour le personnel de sécurité de la STIB. Concrètement, cela signifie qu'il peut demander la carte d'identité d'un fraudeur, mais doit informer ce dernier de son droit de refuser. Reste alors à appeler la police, qui prend note des données de la carte d'identité, mais ne peut les transmettre officiellement au personnel de la STIB. Par conséquent, en l'état actuel des choses, les fraudeurs ne peuvent être contrôlés et il est impossible d'appliquer des sanctions.

Dans la pratique, il en va différemment, car les usagers n'ont pas connaissance de cette loi. L'état actuel de la législation rend officiellement tout contrôle impossible.

Selon ses dires, le personnel de la STIB a été enjoint par la direction de ne pas informer les resquilleurs de leur droit à refuser de s'identifier. Si la personne refuse, le contrôleur appelle la police, qui lui transmet généralement les informations pour permettre d'appliquer la sanction ad hoc. Tout cela en infraction de la procédure légale.

La direction avait précédemment garanti que la législation fédérale prévoirait une exception pour les agents de la sécurité de la STIB, qui pourraient contrôler les documents d'identité sans carte de sécurité et sans formation. Il s'est avéré que ce n'était pas le cas, certains agents de sécurité de la STIB se voyant sanctionnés par le SPF Affaires Intérieures. Une telle situation d'insécurité juridique engendre bien entendu inquiétude et découragement chez les intéressés.

Vous êtes-vous concertée avec le gouvernement

erbij. Die geeft de informatie meestal wel door, waarop de controleur de voorziene sanctie toepast. Dit alles gaat tegen de federale wettelijke procedure in.

De directie garandeerde eerder dat er in de federale wetgeving een uitzondering zou worden gemaakt voor de veiligheidsagenten van de MIVB. Zij zouden zonder veiligheidskaart en zonder opleiding mogen werken en identiteitskaarten mogen controleren. Achteraf bleek dit niet te kloppen, aangezien enkele veiligheidsagenten een proces-verbaal kregen van de FOD Binnenlandse Zaken. Dit creëert natuurlijk heel wat onzekerheid bij het personeel. Zij beginnen ontmoedigd te raken door de situatie en weten niet meer hoe zij moeten reageren.

De situatie sleept al meer dan een jaar aan. Hebt u ondertussen overleg gepleegd met de federale regering en met de directie van MIVB?

Hebt u weet van de interne communicatie tussen de MIVB-directie en het veiligheidspersoneel over deze kwestie? Hoe garandeert men dat de controleurs hun werk kunnen doen zonder een sanctie te riskeren?

Wanneer verwacht u een oplossing? Hoe zal die eruit zien?

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

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Er zijn regelmatig veiligheidsproblemen op het Brussels openbaarvervoersnet. Die treffen zowel de reizigers als het personeel van de MIVB.*

Ik interpelleerde u vorig jaar reeds over de onzekerheid rond de bevoegdheden van de veiligheidsagenten van de MIVB. Meerdere veiligheidsagenten hadden een proces-verbaal gekregen van de Algemene Dienst Veiligheid en Preventie, terwijl zij gewoon het werk deden dat hun werkgever hen had opgedragen. Dit is een onaantvaardbare situatie, niet alleen op menselijk vlak, maar ook voor de motivatie van het personeel en de doeltreffendheid van hun werk.

U antwoordde mij toen dat er onderhandelingen aan de gang waren met de federale overheid. Een jaar later is er echter nog niets veranderd. De

fédéral et la direction de la STIB ?

Avez-vous connaissance de la communication interne entre la direction de la STIB et le personnel de sécurité sur cette question ? Comment garantit-on que les contrôleurs puissent faire leur travail sans risquer de sanction ?

Pour quand attendez-vous une solution ? Sous quelle forme ?

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

M. Philippe Pivin.- Le réseau des transports en commun bruxellois connaît régulièrement des problèmes de sécurité. Ceux-ci touchent les usagers et le personnel de la STIB. Comme dans toutes les grandes villes, me direz-vous. Cependant, il faut rappeler les uns et les autres à leurs responsabilités quand on constate des lacunes dans une gestion particulière.

Je m'interroge plus précisément sur trois éléments essentiels et transversaux. Premièrement, la compétence du service de sécurité de la STIB, deuxièmement, la collaboration entre les forces de l'ordre et ce service de sécurité et, troisièmement, le rendement du réseau de vidéo-protection de la STIB.

Je vous avais interpellée, il y a un an, sur l'incertitude manifeste et dangereuse qui entourait

veiligheidsagenten van de MIVB zouden nog altijd niet over hun Vigiliskaart beschikken en zouden een schort over hun veiligheidsvest moeten aantrekken omdat daar reeds het Vigilislogo opstaat. Van een kafkaïaanse toestand gesproken!

Klopt het dat de veiligheidsagenten nog altijd geen Vigiliskaart hebben?

Wat heeft uw overleg met de federale regering opgeleverd?

Er vinden steeds vaker gewelddadige incidenten plaats in en rond de MIVB-infrastructuur. De veiligheidsagenten van de MIVB mogen uiteraard de taak van de politieagenten niet overnemen. Maar hoe ver staat de samenwerking met de politie?

Is er al een evaluatie doorgevoerd van het videonetwerk van de MIVB en de mate waarin dit de veiligheid van de reizigers heeft bevorderd?

la compétence des agents de sécurité de la STIB. Plusieurs d'entre eux venaient en effet de recevoir un procès-verbal d'infraction dressé par la Direction générale sécurité et prévention pour avoir simplement effectué le travail qui leur était demandé par leur employeur. Une situation que nous avons tous jugée inadmissible sur le plan humain et au niveau de la motivation et de l'efficacité du personnel, mais qui était pourtant bien légale à l'époque.

Vous m'aviez répondu, à l'époque, que des discussions étaient en cours avec les services fédéraux. Il semble pourtant qu'aujourd'hui, un an plus tard et en dépit de cette concertation, cette situation inqualifiable perdure.

Des agents de la STIB ne seraient toujours pas en possession de leur carte Vigilis et devraient porter, sur le terrain, des chasubles au-dessus de leur veste de sécurité qui arborent déjà des sigles Vigilis ! On se trouve dans une situation kafkaïenne puisque n'étant pas (encore) accrédités, ils doivent cacher cet écusson par une chasuble ! Cette situation absurde ne risque pas d'améliorer la motivation du personnel de la STIB.

Tous les agents de sécurité de la STIB qui travaillent sur le terrain ou certains d'entre eux ne sont-ils effectivement pas en possession de leur carte Vigilis ?

Quelles sont les conclusions de vos contacts avec les services fédéraux sur le statut des agents de sécurité de la STIB ?

Ensuite, les faits de violence à l'intérieur ou aux abords des infrastructures de la STIB sont en croissance constante. Dans certaines stations, dont la station Simonis que je connais bien, la situation m'inquiète réellement ! Bien entendu, les agents de la STIB constituent un élément du dispositif de sécurité et la police, un autre. Il ne faudrait pas faire porter à la STIB les responsabilités d'autres services. Mais quel est le degré de collaboration entre les agents de la STIB et les forces de police ?

Enfin, je suppose que nous sommes désormais à même d'évaluer le réseau de vidéoprotection de la STIB. Une évaluation de ce qu'il a apporté à la sécurité des usagers de la STIB a-t-elle été menée ou est-elle prévue ?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Er is een debat nodig over de veiligheid binnen de MIVB-infrastructuur. Wie staat in voor de veiligheid en welke rol speelt de politie? Het kan toch niet dat een buschauffeur die wordt aangevallen, geen politiehulp krijgt omdat hij niet precies kan zeggen op welk adres het incident heeft plaatsgegrepen! De chauffeur kan in dat geval niet anders dan een beroep doen op de veiligheidsagenten van de MIVB.*

De uitbreiding van het ondergrondse net van de MIVB zal de veiligheid niet bevorderen. De politie patrouilleert daar niet. Ook de kostprijs voor het verzekeren van de ondergrondse veiligheid moet ooit besproken worden.

Hoe is het mogelijk dat personeelsleden van een overheidsbedrijf de wet overtreden, wanneer ze taken uitvoeren die ze van hun oversten opgelegd krijgen? Een dergelijke situatie brengt het personeel in de problemen maar is ook ethisch gezien onverantwoord.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De veiligheid van de chauffeurs en de reizigers vormt een belangrijk punt van mijn openbaarvervoersbeleid.

De vraag is wie de veiligheid in het openbaar vervoer mag handhaven en of die personen voldoende uitgerust zijn voor hun taak. Eerst en vooral wil ik benadrukken dat het om een globaal probleem op het vlak van de wetgeving gaat dat niet alleen van toepassing is op de MIVB. Ook de andere openbaarvervoermaatschappijen in ons land

Discussion conjointe

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

Mme Céline Delforge.- Nous devons avoir un débat sur la sécurité dans les infrastructures de la Stib. Qui assure cette sécurité et quel est le rôle de la police ? Je trouve absurde qu'un chauffeur de bus victime d'une agression appelle la police et se voie refuser de l'aide faute de pouvoir fournir l'adresse précise du lieu de l'incident ! Dans ces conditions, le chauffeur ne peut que se rabattre sur le service de sécurité de son entreprise. Il convient dès lors de s'interroger sur la manière dont la police peut assurer son rôle de service public.

Ensuite, j'aimerais que ceux qui plaident en permanence pour que la STIB développe davantage d'infrastructures souterraines comprennent que ce n'est peut-être pas la formule la plus sécurisante. Dans les sous-sols de la STIB ne circulent que les personnes qui empruntent les transports en commun. Les rues sont davantage fréquentées et la police y patrouille régulièrement. La question de la sécurité ne se pose pas de la même manière en surface ou en sous-sol. Nous devons d'ailleurs un jour discuter du coût de la sécurité dans les couloirs souterrains de la STIB.

Toutefois, aujourd'hui, nous aimerions plus précisément savoir comment des employés d'une entreprise publique en viennent à commettre des actes contraires à la loi, sur instruction de leur hiérarchie. J'aimerais vous entendre sur cette question délicate pour les travailleurs mais qui pose également un problème éthique.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).*- *Il s'agit ici d'un problème général au niveau de la législation, dont l'application concerne toutes les sociétés de transport du pays. Le problème doit être résolu au niveau fédéral.*

La STIB s'est longuement entretenue avec mon cabinet sur ce dossier et a soumis différentes solutions, que nous sommes en train d'examiner. Malheureusement, le cabinet de la ministre fédérale de l'Intérieur affiche une certaine réticence. Actuellement, les agents de sécurité de la

zijn betrokken partij. Dit probleem moet op federaal niveau worden opgelost.

De MIVB heeft in dit dossier wel uitgebreid overleg gepleegd met mijn kabinet en verschillende oplossingen voorgelegd. Die voorstellen zijn wij momenteel aan het bestuderen. Helaas blijkt uit tussentijds overleg met het kabinet van de federale minister van Binnenlandse Zaken een zekere terughoudendheid in dit dossier. Momenteel kunnen de veiligheidsagenten van de MIVB enkel de identiteitskaart vragen, maar ze niet eisen. Wij proberen de federale overheid ervan te overtuigen dat wij op die manier geen degelijk veiligheidsbeleid in het openbaar vervoer kunnen voeren, maar wij stellen maar weinig goede wil bij de federale overheid vast. Bovendien worden de zaken nog bemoeilijkt door het feit dat de federale regering in lopende zaken is, waardoor er nauwelijks vooruitgang kon worden geboekt.

Een veiligheidsagent van de MIVB kan wel altijd een vervoersbewijs vragen. Als dat vervoersbewijs niet kan worden voorgelegd, kan hij een inbreuk vaststellen en een administratieve boete opleggen. Bij een eerste inbreuk bedraagt die boete 100 euro, bij een tweede inbreuk 200 euro. Als men flagrante fraude vaststelt, zoals een vervalst vervoersbewijs, dan loopt de boete zelfs op tot 380 euro. Om de identiteit van de overtreder te kennen, moet de veiligheidsagent er wel de politie bijhalen. Dat is helaas hoe wij vandaag moeten werken. Wij proberen via overleg een oplossing te vinden, maar dan moet er ook positieve wil zijn bij de federale overheid.

In afwachting van een oplossing heeft de directie van de MIVB wel duidelijke instructies gegeven aan haar veiligheidspersoneel. Dat kan controles blijven uitvoeren en de MIVB neemt op alle vlakken de volle verantwoordelijkheid op zich voor de manier waarop dat gebeurt. Er kan geen sprake van zijn dat de controles stilvallen. Intussen bekijkt mijn kabinet alle mogelijkheden en zal ik de nodige initiatieven nemen om deze situatie zo snel mogelijk uit te klaren.

(verder in het Frans)

Alle veiligheidsagenten van de MIVB hebben hun opleiding afgerond; 95% van hen beschikt over een Vigiliskaart, zodat ze de reizigers kunnen vragen hun identiteitskaart te tonen. De overblijvende 5%,

STIB peuvent demander la carte d'identité, mais pas l'exiger. Nous tentons de convaincre le gouvernement fédéral de l'impossibilité de mener une politique de sécurité correcte dans ces conditions. Et le fait qu'il soit en affaires courantes ne fait que compliquer la situation.

Un agent de sécurité peut cependant toujours exiger un titre de transport. Si celui-ci ne peut être produit, il peut infliger une amende administrative (100 euros pour une première infraction, 200 euros pour une deuxième). En cas de constat de fraude flagrante telle une falsification du titre, l'amende peut se chiffrer à 380 euros. Pour connaître l'identité du fraudeur, l'agent de sécurité doit toutefois faire appel à la police.

Dans l'attente d'une solution, la direction de la STIB a clairement demandé à son personnel de sécurité de continuer à effectuer les contrôles. La STIB en assume l'entière responsabilité. Il est exclu de suspendre les contrôles. Entre-temps, mon cabinet étudie toutes les pistes possibles et je prendrai les initiatives nécessaires pour clarifier cette situation au plus vite.

(poursuivant en français)

À M. Pivin, je voudrais dire qu'à ce jour, tous les agents de sécurité de la STIB ont terminé leur formation. Aujourd'hui, 95% d'entre eux sont en possession d'une carte Vigilis. La situation s'est donc améliorée. Les 5% restants, soit huit agents, sont en attente de la délivrance de cette carte par le ministère de l'Intérieur. Les personnes détenant une carte Vigilis peuvent demander l'identité d'un voyageur. La situation a donc évolué.

La STIB souhaite aussi renforcer la collaboration entre les agents de sécurité et les services de police aux points sensibles, c'est-à-dire ceux où l'on constate une augmentation des incidents. Vous avez vous-même cité la station de métro Simonis qui a fait l'objet d'une interpellation la semaine dernière. C'est grâce aussi à la bonne collaboration avec la commune de Koekelberg et les services de police qu'on espère trouver une réponse adéquate à l'augmentation des incidents dans la station.

Sachez aussi que la STIB, les services de police locaux et la police des chemins de fer se concertent et établissent un plan d'action et un protocole de collaboration dans le cas de situations sensibles

namelijk acht agenten moeten die kaart nog krijgen.

De MIVB wil de samenwerking met de politiediensten verbeteren op een aantal gevoelige punten. Een eerste gevoelig punt is het station Simonis, waar een goede samenwerking met de politie en met de gemeente Koekelberg hopelijk het toenemende aantal incidenten zal kunnen indijken.

De MIVB, de lokale politiediensten en de spoorwegpolitie stellen in dergelijke situaties een gezamenlijk actieplan op, evenals een samenwerkingsakkoord.

Het videosysteem doet het goed. De camera's werken en het systeem wordt permanent geëvalueerd en aangepast.

Momenteel gaan we na of de videobeelden van de metrostations naar de lokale politie kunnen worden doorgestuurd. De gouverneur heeft alle politiediensten (federale, lokale en metropolitie) bijeengebracht om de technische aspecten hiervan te onderzoeken.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb nog een aantal vragen. Vorige week heb ik in deze commissie het probleem van de veiligheid aangehaald. Dat onderwerp verdient een afzonderlijk debat, waarin alle aspecten van veiligheid worden besproken. Mijn vraag van vandaag ging echter specifiek over zwartrijden. Niet alle zwartrijders zijn per definitie criminelen. Ik zou de twee debatten uit elkaar willen houden.

Een zwartrijder die op de hoogte is van de huidige situatie, kan er gewoon voor zorgen dat hij nooit een identiteitsbewijs op zak heeft. Zo kan hij blijven zwartrijden, zonder dat hij meteen een crimineel is. De federale overheid laat eigenlijk geen controle toe.

Welke argumenten gebruikt de FOD Binnenlandse Zaken om haar terughoudendheid over het probleem te rechtvaardigen? U zegt dat ook andere openbare vervoersmaatschappijen met hetzelfde probleem worden geconfronteerd. Klopt het dat zowel De Lijn als de TEC en de NMBS met hetzelfde probleem kampen? Klopt het dat de identiteit van mensen zonder vervoersbewijs niet

comme celle-là.

Les systèmes de vidéoprotection donnent globalement satisfaction et font l'objet d'une évaluation et d'une adaptation permanentes. Les caméras fonctionnent.

Nous nous penchons actuellement sur la transmission des images vidéo des stations de métro à la police locale. La discussion à ce sujet a été entamée il y a plusieurs mois.

En ce moment, des pourparlers techniques ont lieu au niveau du gouverneur de la Région de Bruxelles-Capitale qui regroupe tous les services de police (fédérale, locale, métro) pour établir un lien plus efficace avec les polices afin qu'elles disposent des images des caméras en sous-sol. Je ne peux pas vous dire que le problème est résolu, mais on y travaille.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Un fraudeur bien informé peut donc faire en sorte de ne jamais avoir de document d'identité sur lui, vu que le gouvernement fédéral n'autorise aucun contrôle.*

Quels sont les arguments du SPF Intérieur pour justifier sa réticence ? Est-il vrai que les sociétés De Lijn, TEC et SNCB sont confrontées au même problème ? Est-il exact que l'identité des personnes sans titre de transport ne peut être contrôlée ?

La solution que vous recherchez avec le gouvernement fédéral en affaires courantes n'interviendra pas rapidement. Avec ses instructions, la STIB demande en réalité à ses contrôleurs d'effectuer des contrôles d'identité en infraction de la législation fédérale et en assume la responsabilité.

kan worden gecontroleerd?

U zegt dat u een oplossing wilt zoeken met de federale overheid, ook al is dat niet zo gemakkelijk. De federale regering is namelijk in lopende zaken. Het kan dus gemakkelijk nog een jaar duren. U zegt dat de MIVB aanwijzingen heeft gegeven aan de controleurs. Blijkbaar kregen die te horen dat indien ze boetes krijgen van de federale overheid omdat ze de wet niet naleven, de MIVB die zal betalen. In feite bestaat de aanwijzing van de MIVB erin om tegen de federale wetgeving in identiteitscontroles uit te voeren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ze mogen de identiteitskaart van zwartrijders vragen.

Mevrouw Annemie Maes.- In feite bestaat er dus een nuance tussen een identiteitskaart "mogen vragen" of "eisen" die voor onduidelijkheid zorgt. Als een zwartrijder weigert om zijn identiteitsbewijs te overhandigen, is er een probleem. Wie de situatie kent, kan dus gewoon blijven zwartrijden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Is het soms uw bedoeling om mensen daartoe aan te zetten?

Mevrouw Annemie Maes.- Nee, maar u begrijpt toch dat er duidelijkheid moet komen en dat u zich niet mag verschuilen achter een regering in lopende zaken en de terughoudendheid van een federale minister! Er moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen voor de controleurs en de MIVB.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *De Vigiliskaarten zullen de veiligheid zeker verhogen.*

U zegt dat de videobewaking goed werkt. Ik zou graag over precies cijfermateriaal beschikken.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Ils peuvent demander la carte d'identité des fraudeurs.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Toute la confusion réside précisément dans la nuance entre "pouvoir demander" et "exiger". Si un fraudeur refuse d'obtempérer, il peut donc tout bonnement continuer à frauder.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Auriez-vous l'intention d'y inciter les gens ?*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Non, mais la clarté s'impose d'urgence pour les contrôleurs et la STIB. Vous ne pouvez pas vous réfugier derrière un gouvernement en affaires courantes et la réticence d'une ministre fédérale !*

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

M. Philippe Pivin.- Mme la ministre, j'ai pris acte de la délivrance de 95% des cartes et je m'en réjouis. J'imagine que cela améliorera le quotidien au niveau de la sécurité.

Vous me dites que le réseau de vidéoprotection est globalement satisfaisant. C'est bien, mais c'est un peu court. Nous aimerions avoir davantage d'informations sur les performances et le rendement de ce service de sécurité dès que vous serez en mesure de fournir des renseignements statistiques plus complets quant à l'utilité de ce système.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Maes, ik ben het met u eens en vind het ook jammer dat dit zo lang aansleept. De discussie ontstond op het moment dat de administratieve boetes werden ingevoerd in plaats van de strafrechtelijke, om zeker te zijn dat de boetes ook daadwerkelijk geïnd zouden worden. Het Brusselse gerecht vervolgt wanbetalers van boetes immers niet altijd.

Het is nu echter tijd om die discussie op federaal niveau af te ronden. Het belangrijkste is immers dat de reglementen gehandhaafd kunnen worden. De agenten van de NMBS kunnen wel nog de identiteitskaarten vragen, maar daar zijn de boetes dan ook nog steeds strafrechtelijk. Ik doe mijn best om de discussie vooruit te helpen en hoop dat ze zo snel mogelijk achter de rug is.

(verder in het Frans)

Mijnheer Pivin, wenst u cijfers over de capaciteit en de kwaliteit van de camera's of over hun onderhoud? Wat bedoelt u precies?

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Hoe efficiënt is het systeem? Verhoogt het daadwerkelijk de veiligheid?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De camerabeelden worden gebruikt om de daders te identificeren. De dispatching houdt de beelden bij gedurende een beperkte periode, die verlengd kan worden als er klacht wordt ingediend. Dankzij dit systeem werden al verschillende incidenten opgelost. Bovendien heeft het een ontradend effect.*

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Mme Maes, je regrette tout comme vous la lenteur de ce dossier, qui remonte à l'introduction des amendes administratives en remplacement des amendes pénales, lesquelles n'étaient pas toujours perçues. Il est temps que cette discussion soit clôturée au niveau fédéral. Les agents de la SNCB peuvent, pour leur part, demander une preuve d'identité, mais ils infligent des amendes pénales.*

(poursuivant en français)

Je ne sais pas sur quels points précis m'interroge M. Pivin. Sur les performances des caméras actuelles, leur capacité d'enregistrement, la qualité de celles-ci ? S'agit-il de savoir comment est organisé leur maintenance ? Il serait intéressant de détailler vos questions pour que je puisse y répondre avec précision.

M. Philippe Pivin.- Quel est le degré d'efficacité et de performance du système mis en place ? Est-il utile ? Améliore-t-il réellement la sécurité ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Si votre souci est de savoir si ces images peuvent être utilisées pour identifier les auteurs d'un délit, ma réponse est oui. Cela fait partie des fonctions de ces caméras. Le dispatching garde ces images un certain temps et, si des plaintes sont déposées, ces images sont évidemment conservées plus longtemps. Ce système de vidéosurveillance a déjà permis de résoudre différents incidents et possède certainement un effet dissuasif.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

**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 drughandel in de
premetrostations en metrostations".**

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

De heer Vincent De Wolf *(in het Frans).*- *Onlangs las ik een krantenartikel over metrostation Ribaucourt, waar het wemelt van de dealers en drugsverslaafden. Het is er erg onveilig, ook al komt de politie er vaak. De burgemeester en de politie erkennen het probleem.*

Welke maatregelen neemt de MIVB? Zorgt u ervoor dat de politiezones, de metrobrigade, de MIVB en de preventieagenten samenwerken?

Zijn er nog metrostations waar er wordt gedeald? Metrostations IJzer, Beurs en Anneessens worden vaak genoemd. Heeft de MIVB een soort overzicht van de drughandel in de stations?

Welke aanwijzingen krijgen de preventieagenten precies om de drughandel te bestrijden? Werken alle betrokken instanties goed samen?

Worden de veiligheidscamera's gebruikt om dealers te identificeren? Worden de beelden systematisch overgemaakt aan de politie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**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 trafic de stupéfiants dans les
stations de métro et de prémétro".**

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

M. Vincent De Wolf.- Mon attention a été récemment attirée par un article de presse intitulé "Ribaucourt, la station de métro du deal", selon lequel cette station était devenue un repaire de dealers et de consommateurs de stupéfiants. L'insécurité y serait omniprésente malgré les nombreuses actions des services de police. Le bourgmestre et la police ont d'ailleurs reconnu le problème, ajoutait-on.

Que fait la STIB ? Avez-vous initié une collaboration entre les polices locales concernées, la brigade du métro, la STIB et les agents de prévention ? Je passe sur ce que vous avez déjà dit sur les agents de sécurité de la STIB, mais les problématiques sont liées.

Outre Ribaucourt, d'autres stations sont-elles connues pour être des lieux de vente de drogue ? On m'a cité les stations Yser, Bourse et Anneessens. La STIB dispose-t-elle d'une sorte de palmarès, d'une classification des stations quant à cette activité délictueuse ?

Quelles sont les consignes précises adressées par la STIB aux agents de prévention pour lutter contre le trafic de stupéfiants sur son réseau ?

Existe-t-il une collaboration entre les agents de prévention, la brigade du métro, la police fédérale et la police locale ?

Les caméras de surveillance ont-elles permis l'identification de dealers ? Dans ce type de cas, les images sont-elles communiquées systématiquement à la police ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB is geenszins bevoegd om drugshandel te bestrijden. De preventieagenten zijn niet opgeleid of uitgerust om de strijd aan te gaan met de georganiseerde misdaad.*

Enkel de politie en het gerecht kunnen optreden tegen dit maatschappelijk probleem, dat zich overigens niet alleen in de metrostations voordoet. De drugshandel verplaatst zich voortdurend. Het heeft dan ook geen zin om een overzicht op te stellen van metrostations waar wordt gedeald.

De preventieagenten van de MIVB moeten de reizigers en het MIVB-personeel helpen en informeren. Als ze misdrijven vaststellen, lichten ze de veiligheidsdiensten in. Eventueel kunnen er dan veiligheidsagenten van de MIVB of politieagenten ter plaatse worden gestuurd.

De directeur-coördinator (Dirco) van de politie heeft de leiding over een operationeel platform waarbij meerdere instanties betrokken zijn: de Brusselse politiezones, de MIVB, De Lijn, de TEC en het parket. Ik heb zelf al aan enkele vergaderingen deelgenomen en stelde vast dat de problemen er met de nodige ernst worden besproken.

De problemen in verband met drugshandel die door de preventieagenten worden gemeld, worden uiteraard door het platform besproken. De Dirco houdt gegevens bij over de resultaten van de genomen maatregelen.

Het overmaken van de videobeelden van de bewakingscamera's moet gebeuren op grond van de wetgeving ter zake. Een werkgroep buigt zich momenteel over de mogelijkheid om de beelden rechtstreeks, 'in real time', door de politie te laten bekijken. Tot op heden maakte de MIVB de beelden enkel in het geval van een gerechtelijk onderzoek over aan de bevoegde instanties.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il est fondamental de rappeler que la lutte et la coercition en matière de trafic de stupéfiants ne relèvent en aucun cas de la responsabilité de la STIB. Les agents de prévention ne sont pas formés ni équipés pour faire face à ce qu'il est convenu d'appeler le "crime organisé".

Seules les forces de polices et les autorités judiciaires ont la capacité et le pouvoir de combattre ce fléau social, qui ne touche d'ailleurs pas que les stations de métro de la STIB. Notons encore que la cartographie du trafic de stupéfiants sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est en constante évolution. De par sa nature même, le trafic se déplace. Une liste des stations concernées par le trafic n'est donc pas pertinente en la matière.

La mission des auxiliaires de prévention de la STIB est d'aider, d'assister et d'informer la clientèle et leurs collègues. Lorsqu'ils constatent des faits délictueux, ils transmettent l'information au dispatching sécurité. Lorsque les faits constatés nécessitent l'intervention des équipes de sécurité de la STIB ou de la police, c'est ce dispatching qui gère l'envoi sur le terrain des équipes de sécurité de la STIB ou des forces de l'ordre.

De manière plus structurelle, une plate-forme opérationnelle est organisée sous la direction du directeur coordinateur (Dirco) de Bruxelles. Elle rassemble les différents acteurs responsables de la sécurité sur le réseau : l'ensemble des zones de police de Bruxelles, la STIB, De Lijn, les TEC et le Parquet se réunissent afin de débattre des problématiques rencontrées et assurent la mise en place de différentes actions, auxquelles les sociétés de transport public participent activement. Ayant eu l'opportunité d'assister à certaines de ces réunions, j'ai pu constater que les personnes autorisées prennent en charge ces problèmes qui nous préoccupent tous.

Il est clair que les problématiques liées au trafic de stupéfiants relevées par nos agents sont communiquées et débattues dans le cadre de cette plate-forme. C'est également le Dirco qui dispose de données globales sur les résultats des différentes actions mises en oeuvre collectivement.

La mise à disposition d'images est régie par la législation sur les caméras et la législation sur le

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

De heer Vincent De Wolf (*in het Frans*):-
Blijkbaar is de drugshandel mobieler dan het openbaar vervoer!

(*Gelach*)

- *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 weerslag van
vastgoedprojecten in de WTC-zone".**

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*):-
Ik vernam onlangs via de pers dat het overlegcomité akkoord is gegaan met de bouw van een vierde WTC-toren van 27 verdiepingen hoog.

Vlakbij wordt ook het project Up-Site gerealiseerd, een nieuw torengedouw dat het belangrijkste Brusselse vastgoedproject van de laatste jaren moet worden.

Thurn & Taxis trekt steeds meer verkeer aan. De nieuwe projecten in het noorden van de stad zullen ook tot meer verkeersdrukke en een groeiende behoefte aan verkeersverbindingen leiden.

De regering hult zich in stilzwijgen. Er kon enkel een verklaring af over een vierjarenplan dat

respect de la vie privée. Un groupe de travail se penche actuellement sur la manière dont ces images pourraient être mises à disposition des services de police en temps réel. Actuellement, la STIB ne transmet les images aux autorités compétentes que dans le cadre d'une enquête judiciaire et sur la base d'un réquisitoire. La possibilité de modifier cette disposition est en cours de discussion.

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

M. Vincent De Wolf.- Je remercie la ministre pour sa réponse argumentée. Je retiens cependant que la mobilité du trafic des stupéfiants est supérieure à celle de la STIB !

(*Rires*)

- *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 "l'incidence de projets
immobiliers dans la zone du WTC".**

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

Mme Françoise Schepmans.- La presse a récemment annoncé que la tour WTC 4 était sur les fonts baptismaux, le comité de concertation ayant donné son accord sur la réalisation de ce nouveau projet d'immeuble-tour de 27 étages.

À proximité se construit "Up-Site", le futur bâtiment phare de la Région, place des Armateurs. Il s'agit du plus grand projet immobilier entrepris dans la capitale depuis plusieurs années.

Outre l'attrait de plus en plus grand qu'apporte le site de Tour & Taxis, cette zone Nord de la capitale est appelée à connaître à court terme une augmentation de sa fréquentation ainsi qu'un accroissement de la demande en moyens de communication.

123 miljoen euro zou kosten en onder meer bedoeld is om de bruggen over het Kanaal te verhogen. De uitvoering van een dergelijke maatregel zal jaren duren en zal geen enkele invloed hebben op de mobiliteit in de omgeving van het WTC.

De regering lijkt alles te ondergaan en getuigt van een gebrek aan visie. Ze kondigt geen maatregelen aan om de veranderende situatie in de Noordwijk in goede banen te leiden en er gebeurt niets op het gebied van mobiliteit.

Er komt weliswaar een brug over het Kanaal ter hoogte van de Picardstraat, maar het is volstrekt onduidelijk voor welke weggebruikers die bedoeld zal zijn.

Hoe zit het met de plannen voor een tramlijn die Brussel-Centraal met Bockstael moet verbinden via het CCN en de Picardstraat?

Welke extra maatregelen plant u in de omgeving van het CCN en Thurn & Taxis om de mobiliteit te verbeteren in het vooruitzicht van de nieuwe vastgoedprojecten?

Wanneer zal de nieuwe brug over het Kanaal een feit zijn? Voor welke weggebruikers zal de brug bedoeld zijn?

Wanneer komt er een tramlijn van het Centraal Station naar Bockstael?

Zijn er voor die maatregelen al middelen begroot?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Sur ce point, on serait tenté de parler d'un certain silence radio de la part du gouvernement, si ce n'est une récente déclaration de votre part annonçant un plan de 123 millions d'euros sur 4 ans pour, notamment, relever les ponts enjambant le canal.

Cette initiative, dont la réalisation prendra plusieurs années, n'apportera aucune amélioration en termes de mobilité à la zone du WTC allant jusqu'au canal.

Le gouvernement semble "subir" les événements et ne pas avoir de vision sur les mesures à adopter à court et à moyen termes face à ces modifications urbanistiques très importantes qui se concrétisent dans le quartier Nord. Il omet ainsi de façon inquiétante le plan d'accompagnement précis des mesures qu'il devrait prendre en matière de mobilité.

Certes, une passerelle est prévue dans l'axe de la rue Picard, mais le flou existe quant aux usagers qui pourront réellement emprunter ce futur ouvrage d'art. Ce pont sera-t-il réservé aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun ou sera-t-il permis aux véhicules automobiles de l'emprunter ?

Qu'en est-il du projet souvent évoqué de la future ligne de tram reliant la gare de Bruxelles-Central à la place Emile Bockstael via le centre de communication Nord et la rue Picard ?

Quels moyens supplémentaires comptez-vous mettre en place dans la zone du CCN et de Tour & Taxis pour y améliorer la mobilité, compte tenu des projets immobiliers en cours de réalisation ou prévus dans ce secteur de la capitale ?

Pour quelle date prévoyez-vous la mise en service de la passerelle enjambant le canal dans l'axe de la rue Picard ?

Quels moyens de transport pourront-ils l'emprunter ?

À quelle échéance envisagez-vous la réalisation de la ligne de tram entre la gare centrale et la place Bockstael ?

Un budget est-il inscrit pour certains de ces postes ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest besteedt bijzondere aandacht aan de bediening van de Noordwijk en Thurn & Taxis door het openbaar vervoer.*

Mobiel Brussel voert een studie uit over een tramlijn naar Thurn & Taxis. De resultaten moeten snel beschikbaar zijn en ons helpen een beslissing te nemen.

Er werden al studies uitgevoerd over het openbaar vervoer naar de Noordwijk en Thurn & Taxis, maar vandaag moeten de prioriteiten worden bijgesteld in functie van de toekomstige vastgoedprojecten en de behoeften inzake mobiliteit. Waarschijnlijk zullen er eerst extra buslijnen worden ingelegd voordat er een nieuwe tramlijn komt.

De plannen voor de brug aan de Picardstraat gaan vooruit. Alle betrokken partijen zijn het eens over het ontwerp. De door Beliris gefinancierde studies worden uitgevoerd.

Aangezien er een nieuwe effectenstudie moet worden uitgevoerd, zal de brug ten vroegste in 2013 klaar zijn.

De brug zal toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers, bussen en eventueel trams, maar zeker niet voor auto's.

Het is nog te vroeg om al te zeggen wanneer de tramlijn naar Thurn & Taxis klaar zal zijn. Een studie moet nog uitwijzen welke route die zal volgen, waar de eindhaltes worden aangelegd en in welke fases ze zal worden uitgevoerd. De studie moet ook duidelijkheid scheppen over de voorzieningen die nodig zijn om de efficiëntie van de tramlijn te bevorderen. Er wordt trouwens nog nagedacht over de inrichting van Thurn & Taxis en de volledige openbare ruimte die de tramlijn zal doorkruisen.

De tramlijn zal niet voor 2018 klaar zijn. In afwachting daarvan komt er een buslijn die over een busstrook zal rijden. Later wordt dat een trambedding. Er komt ook een studie over de eventuele verbinding van de lijn met een andere die richting Brussel-Centraal gaat.

Op dit moment beschikken we enkel over het Beliris-geld voor de studie over de Picardbrug. Bijkomende middelen zullen worden begroot

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *La desserte du quartier Nord et du site de Tour & Taxis, en plein développement, fait l'objet de toute l'attention de la Région.*

À ma demande, Bruxelles Mobilité vient de lancer une étude sur le projet de tram à Tour et Taxis et sur la desserte de cette zone par les transports publics. Cette étude socio-économique, dont le délai de conclusion est court, nous permettra de décider dans les meilleurs délais des investissements à réaliser à court, moyen et long termes pour apporter une réponse adéquate en matière de transports publics.

Des études ont déjà été menées sur la desserte par les transports publics de toute la zone du quartier Nord et du site de Tour & Taxis, mais nous devons établir nos priorités en fonction de l'évolution des projets et donc de la demande en mobilité.

Ainsi, il est probable que la desserte de la zone sera d'abord renforcée par une ou plusieurs nouvelle(s) ligne(s) de bus qui préfigureront les futurs trams. Tout cela devra être affiné au terme de cette étude dont les conclusions ne sont pas encore connues.

Le projet de la passerelle "Picard" est en bonne voie. Un accord est en effet intervenu entre toutes les parties sur son concept architectural. Les études financées par Beliris sont en cours.

Toutefois, vu la nécessité de réaliser une nouvelle étude d'incidence, il ne sera sans doute pas possible de la mettre en service avant 2013, voire plus tard.

Quant aux usagers qui pourront l'emprunter, il ne plane aucun doute sur la question : la passerelle pourra être empruntée par les piétons, les cyclistes, les bus et ensuite, si cela se justifie, par les trams. En aucun cas il n'est prévu d'y autoriser le trafic automobile, qui sera amené à traverser le canal comme aujourd'hui, par le pont des Armateurs.

Il est prématuré de fixer une date pour la mise en service de la ligne de tram vers Tour & Taxis. En effet, l'étude doit déterminer l'itinéraire à privilégier pour cette ligne, les terminus à aménager et ses phases de réalisation. Elle doit aussi se pencher sur les aménagements requis pour que cette nouvelle ligne soit la plus performante possible et s'intègre aux réflexions actuelles sur l'aménagement du site de Tour & Taxis et de tous les espaces publics

wanneer de studie van Mobiel Brussel klaar is.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het wordt steeds drukker in de Noordwijk. Wanneer er grote evenementen worden georganiseerd in Thurn & Taxis kost het heel wat tijd om je te verplaatsen in de buurt. Het openbaar vervoer moet er nog meer worden ontwikkeld. Ik vind het jammer dat de nieuwe tramlijn pas in 2018 klaar zal zijn.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *In afwachting van de tramlijn komen er bussen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de renovatie van metrostation Schuman".

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

traversés par ladite ligne.

Il est raisonnable de considérer que dans le meilleur des cas, cette ligne pourrait être mise en service à l'horizon 2018. Dans l'attente, une ligne de bus emprunterait un site propre susceptible d'être ensuite utilisé par le tram. La liaison éventuelle entre cette ligne et celle qui transitera par la gare de Bruxelles-Central fait également partie de l'étude.

Sur le plan budgétaire, seuls sont dégagés, à ce stade, les moyens affectés par Beliris à l'étude de la passerelle Picard. Les moyens complémentaires nécessaires seront programmés en fonction des conclusions de l'étude menée par Bruxelles Mobilité.

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

Mme Françoise Schepmans.- Cette zone du nord de Bruxelles est de plus en plus fréquentée. Quand de grands événements se produisent à Tour & Taxis, se déplacer dans le quartier prend énormément de temps ! Les transports publics doivent donc y être développés. Je regrette que l'on attende 2018 pour la mise en oeuvre de cette ligne de tram.

J'espère que les projets se concrétiseront.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Entre-temps, des bus circuleront sur ce trajet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la rénovation de la station de métro Schuman".

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de proefritten met hybride bussen".

De voorzitter.- De mondelinge vraag wordt door de indiener ingetrokken.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "het project Actor's boat".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- In mei 2010 ondervroeg ik u over het project Actor's boat in de Haven van Brussel. Deze cinemaboot zou vanaf 2006 operationeel zijn en het gewest zou 1,5 miljoen euro bijdragen. U antwoordde dat de opening van de boot eerst werd uitgesteld tot 2008 en daarna tot juni 2010.

Omdat de uitbater ook die deadline niet haalde, verlengde de Haven van Brussel de concessie nog maar eens tot 31 december 2010, maar het ziet er desondanks niet naar uit dat de cinemaboot er spoedig komt.

Hoe komt het dat dit project nog steeds niet van start gegaan is? Is het geen tijd om andere oplossingen te overwegen, nu de cinemaboot de contractuele verplichtingen niet nakomt?

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 "les essais de bus hybrides".

M. le président.- La question orale est retirée par son auteur.

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 projet de l'Actor's boat".

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

Mme Françoise Schepmans.- En mai 2010, je vous interrogeais par écrit sur l'état d'avancement du projet de l'Actor's boat au Port de Bruxelles. Ce bateau-cinéma devait être opérationnel en 2006 et la Région devait contribuer à la réalisation du projet à concurrence de 1,5 million d'euros. Dans votre réponse, vous m'indiquiez que le Port avait consenti des délais et que l'ouverture du bateau-cinéma, initialement reportée à juin 2008, avait encore été postposée de deux ans.

Comme le concessionnaire n'était pas en mesure de respecter la date du 30 juin 2010, le conseil d'administration du Port de Bruxelles a décidé le 25 juin dernier de rallonger la concession jusqu'au 31 décembre 2010. Malgré ces prorogations, le bateau-cinéma ne semble pas prêt à être amarré.

Madame la ministre, pouvez-vous me préciser pour quelles raisons ce projet annoncé en 2006, puis successivement reporté jusqu'à la fin de 2010, ne s'est toujours pas concrétisé ? Ne vaudrait-il pas mieux envisager d'autres solutions, plutôt que celle

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De Haven van Brussel heeft inderdaad de concessie van de cvba Actor's boat, op de rechteroever van het Bécobekken, verlengd tot 31 december 2010. Beliris, het Brussels Gewest en de stad Brussel hebben nog steeds een bedrag van ongeveer 2 miljoen euro beschikbaar voor het project.*

In november 2010 vroeg de verantwoordelijke van Actor's boat, de heer Diouri, opnieuw een verlenging van de concessie, omdat Beliris momenteel de reeds goedgekeurde subsidies niet kan uitbetalen.

De promotor denkt dat hij de financiën wel rond krijgt, maar dat zou minstens 18 à 24 maanden duren. Gedurende die periode kan de aanlegplaats dus door andere boten gebruikt worden.

Daarom besloot de Haven van Brussel om de concessie niet te verlengen. Ze heeft wel beloofd om een nieuwe concessie te geven aan Actor's boat, als de beloofde subsidies betaald worden voor 31 december 2012 en als de inrichting van de boot klaar is.

De raad van bestuur is het er mee eens om de plaats voorlopig toe te wijzen aan een andere boot waarop evenementen georganiseerd worden.

du bateau-cinéma, qui ne parvient pas à tenir ses engagements contractuels ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Comme vous le précisez dans votre question, le conseil d'administration du Port a décidé, en date du 25 juin 2010, de prolonger la concession de la scrl Actor's boat, en rive droite du bassin Béco, jusqu'au 31 décembre 2010. Il ressort des contacts pris avec ses principaux bailleurs de fonds - soit Beliris, la Région de Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles - qu'une somme d'environ deux millions d'euros reste potentiellement disponible pour mener à bien le projet.

En novembre 2010, le responsable du projet Actor's boat, M. Diouri, a demandé une nouvelle prorogation de l'échéance de sa concession, arguant que l'Actor's boat est soumis aux contraintes de Beliris, qui est actuellement dans l'impossibilité d'accorder les subsides acceptés par son comité de coordination.

Pour autant que le coût des travaux d'aménagement ne soit pas revu à la hausse, l'Actor's boat pourrait réussir à financer son projet. Pour espérer mener à bien celui-ci, son promoteur aurait besoin d'une période d'au moins 18 à 24 mois, à supposer que le gouvernement fédéral de plein exercice officialise le subside Beliris. L'Actor's boat n'a donc pas besoin d'une place de bateau avant au moins dix-huit mois. Cette place pourrait dès lors servir temporairement à d'autres bateaux.

Le Port a donc décidé, le 24 décembre 2010, de ne pas renouveler la concession du bateau-cinéma à l'expiration de la concession, soit le 31 décembre 2010. Le Port s'est engagé à conclure une nouvelle concession avec l'Actor's boat dès lors que les deux conditions suivantes seront remplies avant le 31 décembre 2012 : que les différentes subsides aient été accordés et que les travaux sur le bateau soient terminés et constatés comme tels.

Le conseil d'administration a marqué son accord avec l'attribution temporaire de cet emplacement à un autre bateau sur lequel sont organisés des événements, et ce pour une période de maximum un an reconductible.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Dit project bestaat al jaren en nu pas klaagt de promotor dat hij het niet rond krijgt omdat hij geen subsidies krijgt van Beliris. Ondertussen krijgt een andere boot een concessie. Is de nieuwe concessiehouder al aangeduid en met welke activiteiten houdt die zich bezig? Kan dit project verlengd worden, als Actor's boat het opgeeft?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er waren meer aanvragen voor concessies dan beschikbare plaatsen. Voorlopig zoeken we geen concessiehouder op lange termijn. Wie de nieuwe concessiehouder is, weet ik niet, maar ik kan dit nagaan.*

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het is toch straf dat de promotor van Actor's boat steeds nieuwe termijnen vraagt omdat hij de financiering niet rond krijgt. Zal hij dat kunnen als de subsidies van Beliris er niet komen? Kan hij garanderen dat de bedragen die hij nu vooropstelt niet overschreden zullen worden? Dit is een interessant project, maar er zijn te veel onbekenden in het spel.*

- 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 toekomstige tramlijn nr. 7".

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

Mme Françoise Schepmans.- Le projet remonte à plusieurs années. Or, ce n'est qu'en 2010 que le promoteur a fait valoir qu'il n'obtenait pas les subsides Beliris et que cela l'empêchait de le concrétiser. C'est un peu l'Arlésienne, car on vit sur des promesses. En attendant, une concession a été donnée pour une année à un autre bateau. S'agit-il d'animations ? A-t-on déjà désigné ce nouveau concessionnaire ? Pour quel type d'activités ? Si l'Actor's boat ne concrétise pas son projet, ce second projet pourrait-il perdurer ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne peux pas répondre à votre toute dernière question. Il y avait plus de demandes pour des concessions de bateaux au quai Béco que de places disponibles. Pour l'instant, l'idée n'est pas de trouver un autre bateau-événement pour une longue durée ; ce sera revu d'année en année. Pour ce qui est du concessionnaire, je dois m'informer et je pourrai vous répondre par écrit.

Mme Françoise Schepmans.- On peut tout de même s'étonner de ce que le promoteur du projet de l'Actor's boat ait chaque fois demandé une prorogation pour la réalisation de son projet, arguant du fait qu'il n'avait pas suffisamment de moyens disponibles. Si les fonds de Beliris ne sont pas confirmés, pourra-t-il le mener à bien ? A-t-il la garantie que les montants qu'il présente actuellement ne seront pas dépassés par la suite ? L'Actor's boat est certes un projet très intéressant, mais de nombreuses inconnues demeurent quant à sa concrétisation future.

- 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 future ligne de tram n° 7".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *De beslissing van de MIVB om tramlijn 23 om te vormen tot chronolijn 7 roept heel wat vragen op.*

Zal deze maatregel de reizigers bijkomende voordelen opleveren op mobiliteitsvlak of beperkt deze zich tot een cosmetische ingreep? Zal de frequentie worden verhoogd?

Volgens het regeerakkoord moeten overstappen worden vermeden. Waar zijn de eerste concrete tekenen van dat beleid?

Het nummer van een lijn wijzigen zonder het traject te wijzigen leidt alleen maar tot extra verwarring bij de reizigers.

Die nummerwijziging zou wel gerechtvaardigd zijn geweest als de MIVB het traject van de tram had verlengd van de halte Vanderkindere tot het Zuidstation of zelfs het Noordstation. Dat zou de dienstverlening aanzienlijk hebben verbeterd, omdat de reizigers dan niet meer moeten overstappen aan de Churchillrotonde.

Naar verluidt zou lijn 24 vanaf 24 maart worden afgeschaft, waardoor een verbinding tussen het station van Schaarbeek en het Meiserplein wegvalt.

Waarom het nummer van een lijn wijzigen als daarmee geen wijzigingen van het traject gepaard gaan?

Wat is de kostprijs van deze operatie?

Welk voordeel biedt die nummerwijziging aan de reizigers?

Waarom die nummerwijziging niet aangrijpen om de tramlijn door te trekken tot het Zuid- of het Noordstation?

Waarom wordt lijn 24 afgeschaft?

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

Mme Françoise Schepmans.- Alors que l'information avait déjà été relayée par la presse en décembre 2010, le porte-parole de la STIB a confirmé l'intention de celle-ci de muer l'actuelle ligne de tram n°23 en ligne chrono n°7. Cette modification appelle toute une série de questionnements, notamment sur l'amélioration d'une telle mesure pour les usagers.

Quel est l'avantage sur le plan de la mobilité que va dégager la clientèle d'une telle mesure essentiellement cosmétique ?

Il y aura-t-il à la suite de cette décision, qui serait effective au 14 mars, une augmentation des fréquences ?

La déclaration gouvernementale d'octobre 2009 ne prévoit-elle pas la suppression de certaines ruptures de charge ?

Où sont les premiers signes concrets d'une telle annonce ?

Au contraire, le fait de changer le numéro d'une ligne sans apporter le moindre correctif au parcours est une nouvelle source de confusion créée dans l'esprit des usagers qui finissent par ne pas comprendre le bien-fondé de toutes les modifications qui interviennent à la STIB.

Néanmoins, ce changement de numéro eût été tout à fait défendable, si la STIB avait pris l'initiative de rétablir le parcours du tram au-delà de l'arrêt Vanderkindere jusqu'à la gare du Midi, voire la gare du Nord. Cette adaptation au réseau aurait pu avoir pour effets appréciables de supprimer la pénalisante rupture de charge au rond-point Churchill et donc d'augmenter de façon incontestable la qualité du service. Dans ce cas, le changement de numéro trouvait toute sa pertinence et l'on aurait pu alors effectivement parler d'une ligne performante.

Il semblerait par ailleurs qu'à la date du 24 mars, la ligne n°24 serait supprimée, enlevant ainsi une liaison entre la gare de Schaarbeek et la place Meiser.

Pourquoi procéder à des changements de numéros

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De creatie van lijn 7 beperkt zich niet tot een nieuwe nummering van de lijn. Ze gaat gepaard met een aantal maatregelen die de dienstverlening aanzienlijk zullen verbeteren.*

Ten eerste wordt de frequentie verhoogd. Vanaf 14 maart 2011 zal lijn 7 om de 6 minuten rijden tijdens de piekuren en om de 7,5 minuten tijdens de daluren in de week.

Daarnaast zal lijn 7 enkel met trams T3000 en T4000 van de nieuwe generatie worden geëxploiteerd.

Tot slot worden de reïssnelheid en de informatieverstrekking aan de reizigers verbeterd door afstandsbediening van de verkeerslichten en een geleidelijke uitbreiding van de GO-verkoopautomaten en wachttijdborden aan de belangrijkste haltes.

Chrono is het nieuwe label dat de MIVB aan haar meest performante lijnen toekent. Het staat voor een kwaliteitsdienstverlening die de metro benadert, met een traject in eigen bedding, snelle bediening, hoge frequentie, uitstekende regelmaat en nieuwe voertuigen met meer ruimte en comfort.

In deze context is het behoud van lijn 24 niet verantwoord. Die lijn bedient dezelfde haltes als lijn 23, met uitzondering van het stuk tussen het station Schaarbeek en Prinses Elisabeth, dat

de lijn si la mesure ne s'accompagne pas d'une adaptation au parcours ?

Quel est le coût estimé entraîné par cette modification de numéro ?

Alors que je ne suis pas une usagère régulière de cette ligne, quel est l'avantage pour l'usager de cette mutation pure et simple de numéro ?

Pourquoi ne pas mettre à profit cette modification pour rétablir le parcours de l'ex-tram 23 jusqu'à la gare du Midi ou la gare du Nord ?

Enfin, qu'en est-il de la suppression annoncée dans la foulée de la ligne n°24 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La création de la ligne 7 n'est pas une simple renumérotation de ligne. Elle s'accompagne d'un ensemble de mesures qui se traduiront par une amélioration substantielle du service au profit des usagers.

Il y a tout d'abord une amélioration de la fréquence. Dès le 14 mars 2011, la ligne 7 offrira un passage toutes les 6 minutes pendant les heures de pointe sur la totalité de son parcours et toutes les 7 minutes 30 pendant les heures creuses de semaine.

La ligne 7 sera uniquement exploitée avec des véhicules de nouvelle génération T3000 et T4000 de grande capacité.

Citons également l'amélioration de la vitesse commerciale et de l'information aux voyageurs par la télécommande des feux de circulation à l'avantage des trams le long de cet itinéraire ainsi qu'un déploiement progressif des automates de vente Go et des afficheurs de temps d'attente aux arrêts principaux.

Dans ce contexte d'amélioration substantielle du service, la promotion de la ligne fusionnée 23/24 sous le label chrono est un atout. Pour rappel, chrono est un label que la STIB attribue à ses lignes les plus performantes. Il garantit un service de qualité, proche de celle du métro à savoir un trajet en site propre, une desserte rapide, des fréquences élevées, une excellente régularité et de nouveaux véhicules au confort élevé et spacieux.

slechts door weinigen wordt gebruikt. Hier hebben de reizigers een alternatief met de bussen 58 en 59 en tram 92.

De kostprijs voor de wijziging van het lijnnummer is nauwelijks voelbaar vergeleken met de winst. Het netplan en de verschillende informatiedragers moesten sowieso worden aangepast om rekening te houden met andere wijzigingen van het net op diezelfde datum.

Bovendien zijn de bestemmingsaanwijzers op de moderne trams volledig elektronisch, zodat een herprogrammering ervan geen bijzondere kosten met zich brengt. Enkel de borden bij de betrokken haltes alsook de bewegwijzering op de perrons van zes ondergrondse stations moesten worden aangepast.

De uitbreiding van de lijn tot het Zuidstation is niet haalbaar, gezien de verzadiging van de as tussen het station Albert en het Zuidstation. De lijnen 3 en 4 met hoge frequentie delen de sporen al met lijn 51, wat problemen oplevert om een goede doorstroming te garanderen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Voor zover ik weet bedraagt de frequentie nu al zes minuten op het hele traject. Ik zie dus geen bijzondere verbetering.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Dat is nu nog niet het geval. Bovendien zullen er nieuwe trams worden gebruikt.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Die nieuwe trams rijden nu al!

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het is een proces dat enige tijd in beslag neemt. Vanaf 14 maart zal deze chronolijn echter

Dans ce contexte, le maintien de la ligne 24 n'est pas justifié. Cette ligne dessert les mêmes arrêts que la ligne 23, à l'exception du tronçon "gare de Schaerbeek-Princesse Elisabeth" très peu fréquenté. Sur ce tronçon, les usagers ont le choix entre les lignes de bus 58 et 59 et la ligne de tram 92.

Le coût de la modification du numéro de ligne en tant que tel est très peu perceptible en comparaison des bénéfices.

D'une part, le plan du réseau et les différents supports d'information à la clientèle devaient de toute façon être actualisés pour tenir compte d'autres modifications du réseau à la même date.

D'autre part, les films indicateurs de destination étant entièrement électroniques sur les tramways modernes, leur reprogrammation n'entraîne aucun coût particulier. Seules les plaques aux arrêts concernés ainsi que la signalétique directionnelle sur les quais de seulement six stations souterraines ont dû être adaptées.

L'extension de la ligne vers la gare du Midi n'est en revanche pas envisageable, compte tenu de la saturation de l'axe nord-sud entre les stations Albert et gare du Midi. En effet, les lignes 3 et 4 à haute fréquence partagent déjà les voies avec la ligne de tramway 51, une situation déjà problématique actuellement si on veut garantir une bonne fluidité et une bonne qualité de service sur cet axe.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je ne vois, dans vos explications, aucune amélioration substantielle de service. Actuellement, il me semble que le passage se fait déjà toutes les six minutes sur la totalité du parcours.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non, ce n'est pas le cas, mais c'est prévu sur la totalité du parcours. De plus, de nouveaux trams seront injectés.

Mme Françoise Schepmans.- Mais, ces nouveaux trams sont déjà là !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce n'est pas un processus que l'on met en place du jour au lendemain. C'est effectivement en voie d'être le cas.

volledig operationeel zijn.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *Ik ben er niet van overtuigd dat de omvorming tot een chronolijn de dienstverlening zal verbeteren. Sommige kruispunten, zoals het Meiserplein, blijven immers voor problemen zorgen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Op de chronolijnen komen er ook systemen om de trams voorrang te geven op de kruispunten. We zullen het systeem evalueren.*

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).*- *Ik zal daar op terugkomen.*

- Het incident is gesloten.

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 "de nieuwe bepalingen voor het gebruik van de ecocheques als betaalmiddel voor het openbaar vervoer".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Fiscale stimulansen en voorkeurtarieven zijn meer dan ooit cruciale instrumenten om de mensen aan te sporen het openbaar vervoer te gebruiken.*

In maart 2010 antwoordde u op een vraag dat de federale regelgeving over de ecocheques impliciet de mogelijkheid uitsluit om deze te gebruiken als betaalmiddel voor abonnementen voor het openbaar vervoer. Ze zouden eventueel wel toegelaten kunnen worden om vervoerbewijzen te

Mais cette ligne de haute performance sera installée et effective à partir du 14 mars 2011.

Mme Françoise Schepmans.- Je dois dire pour ma défense que je ne suis pas une usagère régulière du tram, mais plutôt du métro.

Le fait de mettre des lignes en chrono va-t-il améliorer le service en termes de qualité ? Nous savons que certains carrefours restent problématiques, comme celui de la place Meiser, par exemple.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Sur ces lignes chrono, nous instaurerons aussi des systèmes de priorité des trams aux carrefours. Par ailleurs, des évaluations seront réalisées.

Mme Françoise Schepmans.- Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur la question dans le cadre de l'évaluation de sa mise en oeuvre.

- L'incident est clos.

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 "les nouvelles dispositions d'utilisation des éco-chèques comme moyen de paiement des titres de transport en commun".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- À l'heure où les mécanismes d'incitants fiscaux et de tarifs préférentiels comme leviers d'encouragement à l'utilisation des transports en commun constituent plus que jamais une partie cruciale des choix budgétaires à poser dans la politique de mobilité bruxelloise, j'aimerais revenir sur un outil méconnu des Bruxellois.

Interrogée en mars 2010 sur les possibilités d'utilisation des éco-chèques comme moyen de paiement pour l'acquisition de titres de transport

kopen buiten het voertuig, op voorwaarde dat de prijs hiervan niet lager ligt dan de nominale waarde van de ecocheque. U zou dat bespreken met de MIVB.

In december 2010 keurde de Nationale Arbeidsraad een nieuwe collectieve overeenkomst nr. 98bis goed over de ecocheques. Sinds 1 januari 2011 geldt een nieuwe lijst van ecologische diensten en goederen. Vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer staan hierop, maar abonnementen nog steeds niet.

De regeling geldt al een maand, maar de MIVB lijkt niets gedaan te hebben om de klanten te informeren over deze nieuwe mogelijkheid, noch via de website, noch via informatiespots in de stations, noch via de informatieborden, noch via de folders in de tram.

Waarom heeft de MIVB deze nieuwe mogelijkheid nog niet bekend gemaakt?

Heeft ze onderzocht welke impact deze nieuwe betaalwijze zou hebben op de diensten? Is zij er administratief en boekhoudkundig klaar voor?

Veel burgers vragen zich af hoe ze de ecocheques kunnen gebruiken. Tot nu toe waren er weinig mogelijkheden en deze nieuwe optie kan alleen goed onthaald worden.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

dans les transports en commun, vous aviez répondu que la réglementation fédérale relative aux éco-chèques excluait implicitement la possibilité de les utiliser pour acquérir des abonnements aux transports publics. Vous rajoutiez que, toutefois, il était envisageable d'autoriser l'achat de titres de transport avec ces éco-chèques en dehors des véhicules et ce, pour autant que la valeur de l'achat soit égale ou dépasse la valeur nominale de l'éco-chèque présenté en guise de paiement. Vous aviez alors conclu que vous comptiez entamer des discussions à ce sujet avec la direction de la STIB.

En décembre 2010, le Conseil National du Travail a adopté une nouvelle convention collective n°98 bis venant modifier la convention collective n°98 relative aux éco-chèques. La liste des services et produits à caractère écologique pouvant être acquis avec des éco-chèques a été complétée et est entrée en vigueur le 1er janvier dernier. Désormais, les titres de transport en commun figurent sur cette liste, à l'exclusion toujours des abonnements.

Pourtant, malgré l'entrée en vigueur de la CCT 98 bis depuis maintenant pratiquement un mois, aucune communication de la STIB ne semble avoir été faite en vue d'informer les clients de cette nouvelle possibilité. Ni le site internet, ni les spots d'information en station, ni les valves d'information aux guichets, ni les dépliants aux présentoirs dans les trams ne mentionnent ce qui est pourtant une nouveauté importante pour les usagers.

Pourquoi la direction de la STIB n'a-t-elle, à ce jour, toujours pas mené de campagne d'information sur le lancement de cette option de paiement, ni mis en place de mécanismes d'information permanente ?

Par ailleurs, a-t-elle évalué l'impact de l'introduction de ce nouveau moyen de paiement sur ses services ? Tout est-il prêt sur les plans administratif et comptable ?

Il faut bien se rendre compte de ce que de nombreux citoyens s'interrogent sur la manière d'utiliser ces éco-chèques. Le nombre de possibilités qui s'offraient à eux jusqu'ici était assez limité et cette nouvelle opportunité ne pourra être que bien accueillie.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- Voor het standpunt van de MIVB over het gebruik van de ecocheques als betaalmiddel voor vervoerbewijzen, verwijs ik naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 136 van de heer Gosuin.

De MIVB wil de ecocheques toelaten onder volgende voorwaarden:

- *de waarde van het ticket mag niet lager zijn dan de nominale waarde van de ecocheque;*
- *de ecocheques kunnen alleen gebruikt worden in de Bootiks en Kiosken van de MIVB, om te veel administratie te vermijden en omdat de MIVB de andere verkopers niet kan verplichten;*
- *dit mag geen financiële gevolgen hebben voor de MIVB. Sodexho en Accor vragen de MIVB echter een disconto van 3 à 5% voor de ecocheques.*

Daarom aanvaardt de MIVB de ecocheques dus niet, evenmin als de TEC en De Lijn.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Ik had meer steun van u verwacht. Dit is een eenvoudig systeem dat mensen kan overtuigen om het openbaar vervoer te nemen. U zult dit dus niet ondersteunen.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La position de la STIB quant à l'utilisation des éco-chèques comme moyen de paiement pour l'acquisition d'un titre de transport est restée inchangée par rapport aux remarques émises dans la réponse à la question écrite n° 136 de M. Didier Gosuin concernant les éco-chèques et l'achat de titres de transport, à laquelle je vous renvoie pour de plus amples détails.

Je tiens cependant à vous rappeler une nouvelle fois que la STIB est disposée à utiliser les éco-chèques aux conditions suivantes :

- la valeur de l'achat doit être égale ou supérieure à la valeur nominale de l'éco-chèque présenté en guise de paiement, afin d'éviter les problèmes de change ;
- l'utilisation des éco-chèques comme moyen de paiement doit se limiter exclusivement aux Bootik et Kiosk de la STIB, ceci afin notamment de ne pas pénaliser le réseau des revendeurs auxquels la STIB ne peut pas imposer l'acceptation des éco-chèques et le traitement administratif qui y est lié ;
- l'acceptation des éco-chèques ne peut avoir aucun impact financier pour la STIB. Or, à ce jour, Sodexho et Accor restent sur leur position qui est de réclamer à la STIB un escompte de 3 à 5% pour les éco-chèques qui seraient acceptés par son réseau de vente.

En conséquence, la STIB se voit contrainte de ne pas accepter les éco-chèques comme moyen de paiement pour ses titres de transport. Cette position est d'ailleurs partagée par les deux autres sociétés régionales de transport public, TEC et De Lijn, réunies au sein de l'Ubtcur (Union belge des transports en commun urbains et régionaux).

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je m'attendais plutôt à un soutien de votre part qu'à un refus. Je suis étonnée du fait que vous ne permettiez pas au plus grand nombre de pouvoir bénéficier de cette facilité. Cela semble assez évident de pouvoir circuler facilement en transports en commun à Bruxelles grâce à ce système qui me paraît simple. Vous ne souhaitez donc pas soutenir cette possibilité de transformer les éco-chèques en

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Alleen onder bepaalde voorwaarden. Het is niet de bedoeling dat de prijzen van de vervoerbewijzen stijgen. Deze cheques hebben een kostprijs en de MIVB wil vermijden dat die op de klanten verhaald wordt.*

Als we een goed compromis vinden, zijn de MIVB en ik niet tegen het systeem.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *U zult hier dus voort aan werken.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de agressie tegen een metrobestuurder van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).*- *Op 11 januari 2010 gooide men een steen naar een metrobestuurder in het station Houba - de Strooper. Uit solidariteit met de getroffen bestuurder legden de andere metrobestuurders het werk neer.*

Na het incident werden er meerdere dringende vergaderingen belegd. Die leidden tot een reeks maatregelen om de veiligheid op metrolijnen 2 en 6 te verbeteren. De MIVB besliste om gedurende twee weken twee extra controleteams in te zetten. Bovendien werden er acht agenten van de federale politie ingezet.

De extra veiligheidsmaatregelen op lijnen 2 en 6 zijn natuurlijk positief, maar mogen niet leiden tot een verzwakking van het toezicht op de andere metrolijnen. Bent u van plan om extra personeel in te zetten op het metronet? Welke preventieve

tickets de transport.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- *Mme d'Ursel, j'ai commencé par dire que ce n'était pas exclu, mais qu'il y avait quelques conditions. Nous avons également le souci de ne pas augmenter le prix des tickets de transport. Ce type de chèques est peut-être intéressant, mais il a un coût qui serait reporté sur ceux qui ne sont pas à l'origine de ces chèques. Si on trouve un compromis convenable, la STIB ne s'y opposera pas et moi non plus, mais nous avons posé des conditions.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- *J'entends que vous allez donc continuer à travailler en ce sens.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "l'agression d'un conducteur de métro de la STIB".

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

M. Emin Özkara.- *Ce 11 janvier 2010, un conducteur de métro a été victime d'un jet de pierre alors qu'il se trouvait au poste de pilotage d'une rame à la station Houba-de Strooper, à Bruxelles. Suite à cet incident, un arrêt de travail a été décidé par les conducteurs en signe de solidarité avec la victime. Ces actions ont fortement perturbé le réseau de la STIB.*

Après l'incident, plusieurs réunions d'urgence ont eu lieu au sein de la STIB, en collaboration avec la police. Elles ont débouché sur une série de mesures immédiates pour renforcer la sécurité sur les lignes 2 et 6. La STIB a décidé de faire intervenir durant quinze jours deux équipes de contrôle supplémentaires, présentes 24 heures sur 24, sur les lignes 2 et 6 entre les stations Beekkant et Roi Baudouin. À ce dispositif s'ajoutent huit agents de la police fédérale.

maatregelen neemt de MIVB op lange termijn?

Welke structurele maatregelen zijn nodig om paal en perk te stellen aan agressie tegen bestuurders en passagiers? Beschikt u over cijfers inzake agressie jegens bestuurders? Hoe wordt er samengewerkt met de politie?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB bestudeert de mogelijkheid om extra personeel in te zetten in de metrostations. Die maatregel is vooral preventief bedoeld.*

Verschillende diensten moeten samenwerken op het gebied van preventie. Na het incident volgde er een overlegvergadering tussen de politiezones, de spoorwegpolitie en de preventiediensten van de stad Brussel, Koekelberg en Molenbeek.

In 2009 werden er 40 gevallen van lichamelijke agressie en 103 gevallen van verbale agressie tegen MIVB-werknemers vastgesteld in de metro. In 2010 bedroegen de aantallen respectievelijk 70 en 148. Vooral preventie- en controlepersoneel is er het slachtoffer van. Sinds de invoering van toegangspoortjes zijn er meer preventieagenten aanwezig in de stations. Agressie tegen bestuurders is eerder zeldzaam.

Over de samenwerking met de politie hebben we het in deze commissie al uitgebreid gehad, onder meer naar aanleiding van interpellaties en mondelinge vragen van mevrouw Dejonghe, de heer Pivin en mevrouw Maes.

Nous ne pouvons que nous réjouir des mesures immédiates et nécessaires prises par la STIB. Cependant, il faudrait veiller à ce qu'en renforçant la sécurité sur les lignes 2 et 6, on ne délaisse pas les autres tronçons problématiques. Comptez-vous augmenter, à court et moyen termes, la présence humaine dans les métros ? Que préconise la STIB concernant les dispositifs de prévention à long terme ?

Quelles mesures structurelles faut-il prendre pour faire face à ces agressions visant des chauffeurs, mais aussi des usagers ? Disposez-vous de chiffres concernant les agressions des chauffeurs en 2009 et 2010 ? Comment la collaboration se déroule-t-elle concrètement avec la police ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le renforcement de la présence humaine dans les stations de métro est actuellement à l'étude à la STIB. Il s'agit essentiellement d'une présence préventive, dont l'objectif est précisément d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent.

En tout état de cause, il doit s'agir d'un effort concerté entre les différents services concernés par des actions de prévention, à vocation essentiellement sociale. L'incident évoqué a ainsi donné lieu à une première réunion de concertation entre les zones de police concernées, la police des chemins de fer et les services de prévention de la Ville de Bruxelles, de Koekelberg et de Molenbeek.

En 2009, 40 agressions physiques et 63 verbales ont été constatées sur des employés de la STIB travaillant dans le métro. Pour l'année 2010, on dénombre respectivement 70 agressions physiques et 148 agressions verbales. Ce sont essentiellement des employés en charge de la prévention, de l'intervention ou du contrôle qui sont victimes de ces agressions. Les chiffres de 2010 reflètent également les agressions subies par les agents de prévention, présents en plus grand nombre dans les stations depuis la mise en service du système d'accès (portillons). Les agressions à l'encontre de membres du personnel de conduite sont, quant à elles, peu nombreuses.

En ce qui concerne la collaboration avec la police, il s'agit d'un sujet qui a déjà été amplement traité au sein de cette commission. J'en veux pour preuves

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara *(in het Frans).*- *Als we de cijfers van 2010 vergelijken met die van 2009, blijkt dat het aantal gevallen van agressie stijgt.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Dat klopt, maar er is ook meer personeel aanwezig in de metro en er werden toegangspoortjes geplaatst.*

Maar u hebt gelijk: we kunnen geen agressie tolereren.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT VANHALEWYN

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

**betreffende "het anticiperen op de
aanwervingscampagnes van de MIVB".**

De voorzitter.- De heer Vanhalewyn heeft het woord.

De heer Vincent Vanhalewyn *(in het Frans).*- *De MIVB organiseert regelmatig aanwervingscampagnes. Het is natuurlijk een goede zaak dat in deze crisistijden instellingen als de MIVB veel mensen in dienst nemen. Helaas werken er slechts weinig Brusselaars bij overheidsdiensten en pararegionales. In 2005 woonde slechts 52,2% van de werknemers van de MIVB in het Brussels*

ma réponse à la question orale de Mme Carla Dejonghe sur les problèmes à la station Bockstael, à l'interpellation de M. Philippe Pivin le 16 juin dernier sur la collaboration entre la STIB et la police, ainsi qu'à la question écrite de Mme Annemie Maes sur les actions Full integrated police action (FIPA) du 4 janvier 2011, ou encore à la question orale de cette dernière pas plus tard que la semaine dernière. Ces réponses restent d'actualité.

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

M. Emin Özkara.- Je souhaitais simplement attirer l'attention sur la comparaison du nombre d'agressions commises en 2009 avec les statistiques de 2010. On constate une augmentation significative de ces agressions, qui mérite de retenir votre attention.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En effet, mais il faut noter la présence dans le métro de davantage de personnel, notamment dans le cadre de l'installation des portillons.

Vous avez cependant raison. On ne peut pas tolérer ce genre de comportements.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT VANHALEWYN

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

**concernant "l'anticipation des campagnes de
recrutement de personnel à la STIB".**

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

M. Vincent Vanhalewyn.- Régulièrement, la STIB lance des campagnes de recrutement pour son personnel. On se réjouit évidemment du fait qu'en période de crise, différents organismes, et en particulier la STIB, recrutent en nombre important des collaborateurs. Cependant, on connaît le taux de chômage des Bruxellois, ainsi que la faible représentation de ceux-ci dans plusieurs

Gewest. Alle overheidsinstellingen moeten inspanningen leveren om meer Brusselaars aan te werven.

Naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen vroeg ik staatssecretaris De Lille om me cijfers te bezorgen over het aantal Brusselaars bij overheidsdiensten. Aangezien de MIVB echter geen instelling van openbaar nut van het type A of B is, kon hij me geen cijfers geven. Ik zou ze dan ook graag van u krijgen.

In mei 2010 stelde ik u een vraag over de concrete maatregelen om Brusselse werklozen aan een baan te helpen bij de MIVB. U zei toen dat vacatures systematisch worden overgemaakt aan Actiris, maar dat het vaak moeilijk is om mensen te vinden met de juiste vaardigheden.

Alle ministers die bevoegd zijn voor overheidsdiensten zeggen dat ze bijzonder nauw samenwerken met de MIVB om vacatures in te vullen, maar dat het altijd moeilijk is om goed opgeleide kandidaten te vinden. Het volstaat dus niet om een beroep te doen op Actiris. Elke overheidsdienst zou meerjarenplannen voor de aanwerving van personeel moeten hebben. De ambtenarij is in vergelijking met de privésector vrij stabiel en kan de behoefte aan personeel vrij gemakkelijk voorspellen. U zei dat u de kwestie zou bespreken met de MIVB.

Ik pleitte eerder al voor een meerjarenplan voor aanwervingen bij de MIVB, zodat er kan worden samengewerkt met Brusselse opleidingsverstreckers om werklozen voor te bereiden op vacatures.

Hoe is het aantal Brusselaars onder het personeel van de MIVB geëvolueerd sinds 2005? Komt er een meerjarenplan? Werden er al contacten gelegd met opleidingsinstanties?

administrations publiques ou parapubliques, et en particulier à la STIB. En 2005, une enquête démontrait que seuls 52,2% des employés de la STIB étaient originaires de la Région. Il est donc important que l'ensemble des administrations publiques ou assimilées fassent des efforts importants en vue d'améliorer la représentation des Bruxellois en leur sein.

J'ai d'ailleurs, dans le cadre des discussions budgétaires, demandé à M. Bruno De Lille de me communiquer les chiffres actualisés du taux d'emploi des Bruxellois dans l'ensemble de la fonction publique et parapublique bruxelloise. Malheureusement, la STIB n'étant pas un organisme d'intérêt public de type A ou B, il n'a pu me fournir les chiffres qui la concernaient. J'aimerais donc, éventuellement par écrit, connaître la proportions de Bruxellois dans les différents types de fonctions au sein de la société.

Au mois de mai de l'année passée, je vous avais interrogée sur les actions concrètes prises par la STIB et par vous-même en vue d'améliorer son accès aux demandeurs d'emploi bruxellois. Vous m'aviez alors répondu que les offres d'emploi étaient systématiquement transmises à Actiris, mais que souvent, la STIB avait des difficultés à trouver, dans la base de données d'Actiris, des personnes suffisamment qualifiées pour y répondre.

Tous les ministres en charge d'administrations publiques m'ont dit avoir une collaboration privilégiée avec Actiris en cas de vacance de postes, mais avoir aussi du mal à trouver des gens suffisamment formés. Si on veut améliorer le taux d'emploi des Bruxellois dans les administrations, il ne suffit donc pas de demander à Actiris s'il dispose d'un candidat au profil équivalent. Il faut demander à chaque administration publique de préparer des plans d'embauche pluriannuels. La fonction publique a cet avantage sur le secteur privé d'être relativement stable et d'avoir une capacité d'anticipation en fonction de ses besoins, de ses évolutions et des pyramides d'âge. Vous m'aviez dit, à cette époque, qu'on pourrait travailler ainsi à la STIB et que vous alliez leur en parler.

J'avais évoqué alors la nécessité pour la STIB d'élaborer un plan pluriannuel d'embauche, afin de pouvoir anticiper les besoins et mettre alors en place une collaboration avec les différents acteurs bruxellois - Actiris, VDAB, Bruxelles Formation -

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het percentage Brusselaars bij de MIVB steeg van 52,4% in 2005 tot 52,8% in 2010. Bij gelijke bekwaamheden geeft de MIVB steeds de voorkeur aan Brusselse kandidaten.*

Deze Brusselaars blijven echter niet noodzakelijk in het Brussels Gewest wonen. Daarom zijn de inspanningen van de MIVB om Brusselaars in dienst te nemen, slechts gedeeltelijk zichtbaar in de cijfers.

De komende jaren zal de MIVB veel mensen nodig hebben, omdat de babyboomers op pensioen gaan en omdat de MIVB grote projecten heeft. Ze zal ook mensen nodig hebben met nieuwe bekwaamheden. Om deze mensen te vinden, andere de MIVB samen met verschillende organen uit de tewerkstellingssector, zoals Bruxelles-Formation, Actiris, de VDAB en een aantal scholen. De MIVB biedt bijzondere opleidingen en stages aan, naast tijdelijke contracten die vaak uitmonden in contracten van onbepaalde duur.

Net als veel andere ondernemingen, vindt de MIVB moeilijk mensen voor de meer technische jobs. Het is ook moeilijk om werkzoekenden hiervoor op te leiden.

De MIVB zal nog meer met anderen samenwerken, om de communicatie te verbeteren en vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

pour former et préparer les chômeurs bruxellois aux offres d'emploi futures.

Depuis 2005, quelle est l'évolution du taux de Bruxellois dans l'ensemble du personnel de la STIB ? Où en est-on dans l'élaboration du plan pluriannuel d'embauche ? Quels contacts ou collaborations ont-ils débuté avec les différents acteurs de la formation à Bruxelles afin d'anticiper la demande ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au cours des cinq dernières années, le pourcentage de Bruxellois employés par la STIB est passé de 52,4% en 2005 à 52,8% en 2010. La proportion de Bruxellois a évolué comme suit au cours de la même période : 52,2% en 2006, 52,4% en 2007, 52,11% en 2008, 52,5% en 2009. Rappelons que la STIB accorde toujours la priorité aux candidats bruxellois, à compétences égales.

Les Bruxellois embauchés ne restent cependant pas nécessairement en Région bruxelloise. La tendance de plusieurs catégories de la population bruxelloise à quitter la ville vaut malheureusement aussi pour nos collaborateurs. Pour cette raison, les efforts déployés par la STIB pour engager des Bruxellois ne se reflètent que partiellement dans les chiffres.

La politique de recrutement de la STIB est, bien évidemment, envisagée dans une perspective de long terme. Dans les prochaines années, les besoins en recrutement seront importants, notamment en raison du départ à la retraite des "baby boomers" et de nouveaux projets d'envergure. La STIB devra également veiller à acquérir de nouvelles compétences parmi son personnel. Pour atteindre ces objectifs, la STIB collabore avec différents acteurs du secteur de l'emploi. Vous m'avez déjà interpellée à ce sujet l'année passée. Je vous rappelle donc que la STIB collabore de longue date avec Bruxelles Formation, le VDAB, Actiris et de nombreuses écoles. Cette collaboration, qui concerne généralement des demandeurs d'emploi ayant suivi une scolarité limitée, se concrétise par des formations spécifiques dispensées par la STIB, des stages et des contrats d'emploi à durée déterminée débouchant très souvent sur un emploi à durée indéterminée.

De voorzitter.- De heer Vanhalewyn heeft het woord.

De heer Vincent Vanhalewyn (*in het Frans*).- *De cijfers stagneren en dus moet de MIVB meer voluntaristisch en proactief te werk gaan. Gekwalificeerde technici zijn moeilijk te vinden, maar niet moeilijk op te leiden. De Brusselse werkzoekenden zijn immers niet minder capabel. Door beter te anticiperen, kan de MIVB meer Brusselaars in dienst nemen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de afwezigheid van brandblusapparaten in metro's en metrostations".

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

De heer Jef Van Damme.- De MIVB heeft ondertussen publiekelijk op deze vraag geantwoord, maar ik had toch graag nog uw

Pour les profils techniques, la STIB est confrontée aux mêmes problèmes que beaucoup d'autres entreprises. Les candidats sont rares et il est difficile de former des demandeurs d'emploi pour en faire des techniciens qualifiés.

La STIB intensifiera sa collaboration avec les acteurs du secteur de l'emploi, notamment pour améliorer la communication et l'adéquation entre l'offre et la demande.

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

M. Vincent Vanhalewyn.- Depuis cinq ans, avec un passage de 52,4% à 52,8%, on peut considérer que les chiffres stagnent. Je suis convaincu qu'une action plus volontariste et plus anticipatrice des besoins de la STIB lui permettrait de mieux se préparer. J'admets qu'il est difficile de trouver des techniciens qualifiés, mais il n'est pas difficile de les former. Les jeunes chômeurs bruxellois ne sont pas moins capables que les autres. Avec des moyens suffisants, ils doivent pouvoir être formés et répondre aux futures offres d'emploi. Aujourd'hui, il est effectivement malaisé de recruter du personnel qualifié, surtout dans les métiers très spécifiques que sont ceux de la STIB, mais en anticipant mieux, nous pourrions augmenter le taux de Bruxellois qui y sont employés.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'absence d'extincteurs dans les rames et les stations de métro".

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

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Il y a deux ans, la STIB a commencé à retirer systématiquement tous les extincteurs des rames de*

mening gekend.

Twee jaar geleden is de MIVB begonnen met het systematisch weghalen van de brandblusapparaten in de metro, zagezegd omdat die voortdurend werden ge vandaliseerd. De MIVB besliste alleen nog brandblussers in de bestuurderskabinen te plaatsen. Dat lijkt mij een vreemde beslissing. Dat is zoals de brandladder wegnemen uit schrik voor inbrekers.

Hoeveel metrostellen en metrostations zijn nog met een brandblusapparaat uitgerust? Hoeveel brandblussers werden er de laatste twee jaar weggenomen of niet vervangen? Wat is de reden van die niet-vervanging? Als vandalisme de enige reden is, lijken mij toch heel wat alternatieven mogelijk. Zo kunnen de brandblussers achter beglazing worden geplaatst of met een alarm worden verbonden.

Wat bepaalt het brandveiligheidsplan met betrekking tot de prioriteit van het blussen bij brand in een metrostel of in het metrostation?

Voldoet de metro-infrastructuur nog aan alle wettelijke en technische voorschriften inzake brandveiligheid nu die brandblussers zijn weggehaald? Hoe garandeert u de veiligheid van de reizigers in geval van brand in de metro of in een station?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dit thema is niet alleen in de pers aan bod gekomen. Ook in deze commissie zijn reeds heel wat vragen over dit onderwerp gesteld. Ik verwijs naar de mondelinge vragen van mevrouw de Groote en mevrouw Schepmans en de schriftelijke vragen van mevrouw Dejonghe en de heer Van Goidsenhoven.

Alle 390 bestuurdersposten en 99 reizigerscompartimenten zijn met een brandblusser uitgerust.

Alle metrostations zijn uitgerust met meerdere brandblussers (tot 12 per station) en een brandslang. Er is nooit beslist de brandblussers niet meer te vervangen in de metrostations. Meer zelfs: de stations worden minstens zes keer per jaar gecontroleerd op de aanwezigheid van die

méto, sous prétexte que ceux-ci étaient continuellement vandalisés. Seuls les postes de conduite en sont encore équipés.

Quel est le nombre de rames et de stations de métro qui disposent encore d'extincteurs? Combien d'appareils ont-ils été enlevés, ou n'ont-ils pas été remplacés ces deux dernières années? Si le vandalisme est le seul motif du retrait, il devrait être possible de protéger les extincteurs à l'aide d'un vitrage ou de les relier à un système d'alarme.

Que prévoit le plan de sécurité incendie pour les opérations d'extinction dans une rame ou une station de métro?

L'infrastructure du métro est-elle encore conforme aux prescriptions techniques et légales en matière d'incendie? Comment garantissez-vous la sécurité des voyageurs en cas d'incendie dans une rame ou une station?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *La totalité des 390 postes de conduite et 99 compartiments voyageurs sont équipés d'extincteurs.*

Toutes les stations de métro sont pourvues de plusieurs extincteurs et d'une lance à incendie. Il n'a jamais été décidé de ne plus remplacer les extincteurs dans les stations de métro. Bien au contraire, leur présence en station est contrôlée au moins six fois par an. Aucun extincteur n'a été enlevé des stations de métro et tous les appareils volés ou vandalisés ont été remplacés.

Dans les compartiments voyageurs, 768 extincteurs ont été volés ou vandalisés au cours des deux dernières années.

brandblussers. In de metrostations werd geen enkele brandblusser weggenomen. Alle gestolen of gevandaliseerde toestellen werden vervangen.

In de reizigerscompartimenten van de metrostellen moest de MIVB tussen 1 februari 2009 en 1 februari 2010 maar liefst 559 brandblussers vervangen wegens vandalisme of diefstal. Sinds de MIVB op 1 februari besliste de brandblussers niet meer te vervangen, werden er nog 209 gestolen of gevandaliseerd. In totaal ging het de afgelopen twee jaar dus om 768 brandblussers.

Het niet meer vervangen van brandblussers heeft weinig te maken met financiële motieven. Zoals ik ook de vorige keren al heb gezegd, was deze beslissing nodig omdat het herhaaldelijk vandalisme de veiligheid van de reizigers precies in gevaar bracht, net als bij andere openbare vervoermaatschappijen in de rest van de wereld. Een internationale studie van het UITP heeft dat aangetoond, net als een grondig onderzoek van de Londense metro. De risico's van het oneigenlijk gebruik van de blussers werden met andere woorden groter dan de voordelen die ze hebben bij bestrijding van brand.

De MIVB heeft trouwens - voordat zij deze beslissing nam - op alle mogelijke manieren geprobeerd om de brandblussers beter te beveiligen, maar de vanden wisten die beveiliging telkens te omzeilen. Dat is vrij logisch, aangezien een brandblusser relatief makkelijk bereikbaar moet zijn. In de stations zijn de brandblussers beveiligd met plexiglas, dat soms gekleurd is om minder tot vandalisme of diefstal uit te nodigen.

Wat de brandveiligheid betreft, heeft de MIVB een intern noodplan en een brandveiligheidsplan met alle nodige procedures. De MIVB heeft zelfs personeel in dienst dat zich hier specifiek mee bezighoudt.

Het spreekt voor zich dat de metrostations voldoen aan alle wettelijke en technische voorschriften. De MIVB werkt hiervoor trouwens nauw samen met de brandweer, die regelmatig controles uitvoert.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik heb twee bijkomende vragen. U zei dat er allerlei methodes

Le non-remplacement des extincteurs n'est pas motivé par des raisons financières, mais par le fait que les risques liés à l'usage abusif des extincteurs sont plus élevés que les avantages qu'ils apportent dans la lutte contre les incendies.

La STIB a essayé de toutes les manières possibles de mieux sécuriser les extincteurs avant de prendre cette décision, mais les vandales ont toujours trouvé une manière de contourner cette sécurisation. C'est en soi logique, puisqu'un extincteur doit être relativement accessible aux usagers. Dans les stations, les extincteurs sont protégés par du plexiglas, qui est parfois coloré pour dissuader les actes de vandalisme et les vols.

La STIB possède un plan d'urgence interne et un plan de sécurité incendie reprenant toutes les procédures nécessaires. Elle dispose même de personnel qui se concentre tout particulièrement sur ce point.

Il va de soi que les stations de métro satisfont à toutes les prescriptions légales et techniques. La STIB travaille à cette fin en étroite collaboration avec les pompiers, qui effectuent régulièrement des contrôles.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Pourriez-vous donner quelques exemples des méthodes qui*

werden uitgetoetst om de beveiliging van de brandblusapparaten in de metro's zelf te optimaliseren. Kunt u een paar voorbeelden geven? In de stations staan de toestellen achter plexiglas. Waarom kan dat niet in de metro's?

U zegt dat de stations aan alle voorschriften beantwoorden. Geldt dat ook voor de metro's? In feite wil dat zeggen dat de brandblusapparaten die vroeger aanwezig waren, overbodig waren.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Misschien moeten we die conclusie inderdaad trekken.

Zelfs het plexiglas in de metrostations moet voldoende gemakkelijk te verwijderen zijn, anders kunnen de brandblusapparaten niet worden gebruikt. De toestellen zullen altijd het doelwit van vandalen blijven, zeker op momenten dat er minder volk is. Daarom staan er geen brandblusapparaten meer in de metro's zelf. De brandweer heeft uiteraard de metro's goedgekeurd, anders zouden ze niet mogen rijden.

De heer Jef Van Damme.- Blijkbaar waren de brandblusapparaten die vroeger in de metro's stonden overbodig. Ik vind dat een nogal rare conclusie.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ze werden gestolen en gevandaliseerd en zorgden voor meer onveiligheid voor medereizigers. Het is niet meer dan normaal dat we dan een afweging maken. De MIVB kwam tot dezelfde conclusie: de brandblusapparaten zorgden op een bepaald moment voor onveiligheid. Er is nu een veiligheidsplan voor wanneer het brandt. Op die manier kan de brandveiligheid gegarandeerd worden in de metro's.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

ont été utilisées pour optimiser la sécurité des extincteurs dans le métro ?

Les rames de métro satisfont-elles également à toutes les prescriptions ? Si tel est le cas, il faut en déduire que la présence des extincteurs dans les rames était superflue.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Nous serons peut-être effectivement amenés à tirer cette conclusion.*

Le fait que les extincteurs doivent rester facilement accessibles les rend particulièrement vulnérables. Le service d'incendie a estimé que les rames de métro étaient conformes, autrement celles-ci ne seraient plus mises en circulation.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La conclusion selon laquelle la présence des extincteurs dans les rames de métro était superflue est plutôt surprenante.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Leur utilisation abusive mettait en péril la sécurité des voyageurs. Fruit d'une évaluation, le plan de sécurité incendie garantit la protection contre les incendies dans les rames de métro.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het verbod op kinderwagens op de roltrappen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Naast de pictogrammen die de reizigers waarschuwen om voorzichtig te zijn met hoge hakken of losse sjaals, is er nu ook een verbodsteken voor kinderwagens op de roltrappen aanbracht. Dit betekent dat de personen met een kinderwagen de trap moeten nemen als er geen lift is of deze defect is.

Deze regel getuigt niet van veel realiteitszin. Niemand draagt een kinderwagen de trap op of af als de roltrap werkt. Daarvoor zijn meestal twee volwassenen nodig. Wanneer er alleen maar trappen zijn, bieden mensen makkelijk hulp aan, maar wanneer de roltrap werkt, is de kans veel minder groot dat er hulp wordt aangeboden.

Deze regel is niet toepasbaar en zal ook niet worden toegepast. Waarom kiest de MIVB niet voor een waarschuwing, zoals voor hoge hakken, sjaals, enzovoort, of nodigt ze de personen niet uit om de lift te nemen als die er is? Nu brengt de MIVB de mensen de facto in overtreding. Als u mensen met kinderwagens wilt ontmoedigen om het openbaar vervoer te gebruiken, moet u zeker zo doorgaan!

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het pictogram is conform de Europese norm EN 115-1:2008, die het gebruik van winkelwagentjes, bagagewagentjes en bij uitbreiding kinderwagens op roltrappen verbiedt.

concernant "l'interdiction des poussettes dans les escalators".

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

Mme Céline Delforge.- Des autocollants interdisant l'accès des escalators aux poussettes sont apparus dans certaines stations à côté de pictogrammes incitant à la vigilance pour, par exemple, les personnes porteuses de hauts talons ou d'écharpes dénouées. Dans la mesure où toutes les stations ne sont pas équipées d'ascenseurs ou que ceux-ci peuvent tomber en panne, cette règle signifie que les personnes avec une poussette - une poussette avec un enfant dedans - devraient utiliser les escaliers.

Cette règle ne répond absolument pas au principe de réalité. On imagine difficilement quelqu'un grimper un escalier avec une poussette à côté d'un escalator en fonctionnement. C'est un exercice - je vous parle d'expérience - qui requiert en général deux adultes. Quand il n'y a que des escaliers, on voit fréquemment des bras secourables aider à descendre ou monter des poussettes, mais si les escalators fonctionnent, on imagine aisément que la personne avec poussette a peu de chance de trouver assistance et sera obligée de prendre l'escalator.

Cette règle est de facto inapplicable et ne sera pas appliquée. Les escalators doivent toujours être utilisés avec prudence et peuvent être le théâtre d'accidents. C'est le cas si votre écharpe ou votre lacet se coince dans une marche. Pourquoi la STIB ne fait-elle dès lors pas le choix de la mise en garde, de l'appel à la vigilance, comme c'est le cas pour les hauts talons, ou de l'incitation à aller prendre l'ascenseur quand il y en a un ?

Ici, on met de facto les gens en contravention. On voudrait dissuader les personnes avec enfant et poussette de prendre les transports en commun, on ne ferait pas autrement, Mme la ministre.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Mme Delforge, l'affichage de ce pictogramme répond à la norme européenne EN 115-1:2008 portant sur la sécurité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants. Cette norme n'autorise plus l'utilisation

Dit pictogram is terug te vinden op heel wat roltrappen, onder andere in de treinstations.

De MIVB heeft dit pictogram aangebracht om het voorzorgsprincipe te promoten. Strikt genomen is het niet verboden, vermits het pictogram geen omzetting van de norm naar Belgisch recht inhoudt.

Het nodigt de klanten met een kinderwagen uit de roltrappen niet te gebruiken en de voorkeur te geven aan liften in de stations die er hebben.

Ik begrijp echter uw bezorgdheid omdat het mij niet logisch lijkt een dergelijke boodschap te geven aan klanten in stations waar nog geen liften zijn. Ik heb de MIVB dan ook opdracht gegeven mij een lijst te bezorgen van de stations waar deze pictogrammen aangebracht zijn en aan te geven of er in die stations al dan niet liften zijn. Ik zal met de MIVB nagaan of er in de stations waar nog geen liften zijn een aangepaste signalisatie kan worden aangebracht die op het potentiële gevaar wijst zonder een uitdrukkelijk verbod op te leggen.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Een voorbeeld is het metrostation Merode, waar een pictogram is, maar geen lift!*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de moeilijke toegang tot het metrostation Zwarte Vijvers".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

des chariots d'achat, des chariots à bagages et, par extension, des poussettes, sur les escaliers mécaniques. Ce pictogramme est présent sur de nombreux escalators, c'est notamment le cas sur ceux de la SNCB.

Soucieuse de la sécurité de ses clients, la STIB a choisi d'afficher le pictogramme, reflet de la norme, afin de promouvoir le principe de précaution. Stricto sensu, l'accès n'est pas interdit, puisque le pictogramme n'est pas la transposition d'un texte législatif de droit belge.

Il invite cependant les clients munis d'une poussette à ne pas utiliser les escaliers roulants et à préférer l'ascenseur à l'escalator, là où la station possède un ascenseur.

Je comprends votre souci, car il ne me paraît pas logique de délivrer un tel message dans des stations où il n'y a pas d'ascenseur. J'ai donc demandé à la STIB de me fournir la liste des stations où ces pictogrammes ont été apposés et d'indiquer si des ascenseurs y sont installés. En fonction de ces résultats, et en concertation avec la STIB, on vérifiera si dans les stations sans ascenseur, il n'y a pas lieu de prévoir une signalisation destinée à attirer l'attention des usagers sur le danger potentiel d'emprunter les escalators avec des poussettes, sans cependant l'interdire formellement.

Mme Céline Delforge.- Je remercie la ministre pour sa réponse. Je peux déjà vous signaler qu'à la station Mérode où l'escalier est très haut, nous avons le pictogramme, mais pas l'ascenseur !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "les difficultés d'accessibilité de la station de métro Étangs Noirs".

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

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*):-
Gedurende meerdere maanden waren twee van de vier roltrappen in het metrostation Zwarte Vijvers buiten gebruik. Sinds eind november is de situatie nog verslechterd, aangezien alle roltrappen werden gedemonteerd en pas eind februari zullen worden vervangen.

Dit zorgt voor heel wat ongemak, met name voor personen met een beperkte mobiliteit. Temeer daar de leuningen werden afgebroken en door wankele noodafasteringen werden vervangen. Men kan zich dus nergens meer aan vasthouden. Een onrustig kind of een kind dat de hand van een van zijn ouders loslaat kan een flinke val maken. De situatie is dan ook bijzonder gevaarlijk.

De reizigers hebben de indruk dat de MIVB totaal geen rekening houdt met de problemen van oudere mensen, personen met een beperkte mobiliteit of ouders met kinderen.

Waarom kan de MIVB de vervanging van de roltrappen niet zo plannen dat er een alternatief is voor reizigers met een beperkte mobiliteit?

Hoe komt het dat de trappen slechts beschermd zijn door wankele afrasteringen en er geen leuningen meer zijn?

In welke mate respecteert de MIVB het beheerscontract met betrekking tot de beschikbaarheid van de roltrappen?

Mme Céline Delforge:- Nous restons dans les escalators puisque depuis plusieurs mois, deux des quatre escalators, évidemment les plus utilisés, de la station de métro tongs Noirs sont hors service. Cela constitue non seulement un désagrément évident pour les usagers quotidiens, mais en plus, depuis fin novembre la situation s'est encore dégradée puisque plus aucun escalator n'est en service. Ils ont tous été démontés en vue de leur remplacement. L'arrivée des nouveaux escalators n'est annoncée que pour la fin février.

Cela signifie, Madame la ministre, que depuis de longs mois, il y a un inconfort pour les usagers, en particulier ceux à mobilité réduite, lié à la mise hors service des escaliers roulants les plus usités. Toutefois, surtout, pendant trois mois, plus aucun escalator n'est disponible dans cette station, Pour couronner le tout - je dispose de photos si cela vous intéresse - les escaliers sont entourés des deux grands vides techniques des escalators. Il n'y a plus de rampes, juste des grillages bringuebalants. Quelqu'un qui aurait besoin a priori des escalators, mais qui devrait se rabattre sur les escaliers, comme une personne âgée, n'aurait même pas de rampe pour se tenir. De même, un enfant un peu turbulent ou qui lâche la main de ses parents peut faire une chute sérieuse.

Cette situation est non seulement inadmissible en termes de respect de l'accessibilité pour les moins valides ou les moins mobiles, mais en plus elle présente un danger évident, en particulier pour les personnes âgées, les enfants en bas âge ou les personnes avec une poussette.

En termes d'image, les usagers de la station concernée ont vraiment l'impression que les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou les voyageurs avec enfants représentent la dernière des préoccupations de la STIB.

Comment se fait-il que la STIB ne soit pas capable de planifier le remplacement des escalators de telle manière que les personnes à mobilité réduite disposent d'un moyen alternatif aux escaliers ?

Comment se fait-il que des escaliers ne soient latéralement protégés du vide que par des grillages peu rassurants et ne disposent pas de rampes ?

Dans quelle mesure la STIB respecte-t-elle les termes du contrat de gestion en matière de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *In juni en juli 2010 werd vastgesteld dat de buitenroltrappen niet meer aan de veiligheidsnormen voldeden. De speling tussen de treden en de zijkant van de roltrap bedroeg meer dan het voorgeschreven maximum van 4 mm en de treden waren zo versleten dat het onmogelijk was om de speling voldoende te beperken. Bovendien werd op verschillende plaatsen een afbrokkeling van de treden vastgesteld.*

Omdat er een reëel risico op ongevallen was, werd beslist om de roltrappen stil te leggen en nieuwe toestellen te bestellen.

Deze panne was niet te voorspellen. Vorige winter werden door het vriesweer platen naar boven geduwd na waterinsijpeling onder de ingang van de roltrap. Het geraamte van de roltrappen werd blijvend misvormd. Er was dus geen andere oplossing dan de roltrappen te vervangen.

De roltrappen werden in december 2010 in de fabriek opgeleverd. Wegens de nieuwe Europese normen moeten er bouwkundige werken worden uitgevoerd voordat de nieuwe roltrappen kunnen worden geplaatst. Die werken zullen deze maand nog starten en ongeveer twee maanden duren. Daarna moet nog anderhalve maand worden gerekend voor het ineensteken en in gebruikstellen van de roltrappen en twee weken voor het proefdraaien. De vier roltrappen zouden tegen juni opnieuw in dienst moeten zijn.

Momenteel wordt ook gewerkt aan de installatie van liften in het station. Dat moet tegen januari 2012 toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

In 2010 bedroeg de beschikbaarheidsgraad van liften en roltrappen 95,26%. Dat is in overeenstemming met het beheerscontract, dat voor 2011 een doelstelling van 95% vooropstelt.

disponibilité des escalators ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En juin et juillet 2010, il a été constaté que les escalators extérieurs de cette station ne répondaient plus aux normes de sécurité en vigueur. En effet, le jeu entre les marches et les flancs de l'escalator dépassaient la valeur maximum prescrite de 4 mm.

L'usure était telle qu'il était impossible de limiter le jeu à cette valeur. De plus, divers bris de marches ont été observés, ce qui constitue un danger pour l'utilisateur car lorsqu'il y a arrêt d'urgence de l'escalator cela peut provoquer des chutes.

Le risque d'accident était donc bien réel, c'est pourquoi il a été décidé de mettre ces escalators à l'arrêt et d'en commander de nouveaux.

Cette panne n'était pas prévisible. Pendant l'hiver passé, des infiltrations en dessous des plaques d'entrée des escalators ont provoqué, sous l'action du gel, des soulèvements importants. Le gel permanent pendant plusieurs semaines a provoqué une déformation de leur charpente.

La seule solution était donc de remplacer les escalators. Les nouveaux appareils ont immédiatement été mis en fabrication. Ils ont été réceptionnés en usine au mois de décembre 2010.

Avant de pouvoir placer les nouveaux escalators, des travaux de génie civil sont nécessaires afin de répondre aux nouvelles normes européennes. Ces travaux débiteront dans le courant de ce mois, si les conditions climatiques le permettent.

Il faut compter deux mois de travaux avant d'introduire les escalators dans les trémies. Ajoutons à cela un mois et demi de montage et de mise en service des escalators et deux semaines de rodage. On peut ainsi annoncer que les quatre escalators seront mis en service pour le mois de juin.

Pour ce qui est de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à cette station, des ascenseurs sont en train d'y être installés. Ce chantier est très lourd. Le génie civil a terminé son travail préalable en octobre 2010. La mise en accessibilité aux

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Ik betreur dat er een parlementaire vraag voor nodig is om de zaken in beweging te brengen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De roltrapleuningen waren al gepland.*

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Waarom duurt het dan zo lang?*

Ik begrijp dat de roltrappen gemaakt en geplaatst moeten worden, maar het is toch geen recente ontdekking dat ze niet meer werkten! Zoiets zou nooit gebeuren in een station als Louiza of Naamsepoort!

Hoe worden deze werven gepland? Zelfs als de MIVB de gemiddelden die het beheerscontract oplegt, naleeft, is er nog een beheersprobleem.

Uw argument over de gemiddelde beschikbaarheid zal de reizigers niet overtuigen. Kunt u het beheerscontract niet herzien en minima opleggen die niet enkel uit gemiddelden bestaan?

personnes à mobilité réduite de la station est prévue pour janvier 2012.

Dans les jours qui viennent, nous comptons placer les mains courantes dont le besoin se fait urgent, pour aider les personnes en difficulté à emprunter les escaliers.

Finalement, je peux vous informer que le taux de disponibilité moyen des escalators et ascenseurs a atteint 95,26% en 2010, ce qui est conforme au contrat de gestion qui fixe un objectif de 95% à l'horizon 2011.

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

Mme Céline Delforge.- Plusieurs points continuent à me perturber. Si, au moins des rampes sont placées, ma question n'aura pas été vaine. Je regrette cependant que l'on en soit arrivé à devoir alerter la ministre via une question parlementaire pour que les choses bougent.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les rampes étaient déjà prévues.

Mme Céline Delforge.- Il n'empêche que les lieux en ont été exempts pendant tout un temps. Comment est-ce possible ?

J'entends bien qu'un planning empêche les travaux d'aller plus vite, les escalators devant être usinés et installés. Cependant, on ne vient tout de même pas de découvrir que les escalators n'étaient plus en service ! Comme le dit très justement mon voisin, ce genre de malchance n'arriverait jamais à la station Louise ou à la station Porte de Namur !

Je m'interroge sur l'anticipation et sur la planification de ce genre de chantier. Même si la STIB respecte à quelques dixièmes de pourcents près les taux moyens imposés par le contrat de gestion, il subsiste un problème de gestion. Je n'imagine pas qu'une telle chose puisse se produire ailleurs : "Tiens, c'est cassé pour six mois, tant pis pour les usagers !".

Et je ne suis pas candidate pour aller expliquer votre argument du taux de disponibilité moyen aux personnes qui utilisent cette station quotidiennement. Elles deviendraient folles si on le leur avançait ! Dans quelle mesure ne serait-il pas

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik heb zelf al aangekondigd dat de roltrappen in de metrostations allemaal tegelijk aan het einde van hun leven gekomen zijn. We zullen ze dus gelijktijdig en sneller dan gepland moeten vervangen. We gaan nu na hoeveel zo'n massale vervanging zou kosten. Het gaat om meer stations dan alleen Zwarte Vijvers, maar daar is de situatie wel dringend en dus werden de werken vervroegd.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Een goed beheer houdt in dat een snelle vervanging van de roltrappen voldoende vooraf gepland wordt, zonder te wachten tot de roltrappen elders in panne beginnen te vallen. Er moeten alternatieven zijn.*

Dit is nu eenmaal de kostprijs van ondergrondse stations.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

opportun de revoir les calculs du contrat de gestion et d'imposer des minima qui ne recouvrent pas que des chiffres moyens ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je ne puis rien à ajouter à la réponse portant spécifiquement sur cette station. En revanche, je voudrais rappeler que j'ai moi-même annoncé, que les escalators dans toutes les stations de métro sont en fin de vie et ce, tous en même temps. Par conséquent, on va devoir prendre des mesures afin de les remplacer plus rapidement que prévu et simultanément. Nous sommes donc en train d'étudier les moyens financiers disponibles afin de réaliser ce remplacement massif. En effet, il s'agit d'un investissement très important. C'est en tout cas à l'étude car la station Étangs Noirs n'est pas la seule concernée. Il y a une vraie urgence à cet endroit car tout est désormais en panne. C'est la raison pour laquelle les travaux ont été avancés.

Mme Céline Delforge.- Je maintiens qu'une bonne gestion dicterait de prévoir le remplacement rapide des escalators dans chaque station. Il ne faudrait pas attendre que les escalators tombent en panne dans les autres stations pour les remplacer. Il faudrait prévoir au moins un système alternatif dans chacune d'entre elles.

Par ailleurs, je rappelle que c'est le coût du souterrain. Quand on fait le choix des stations souterraines, c'est le genre de situation à laquelle il faut faire face. C'est ce que je rappelle régulièrement aux partisans de davantage de stations souterraines.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "Villo en het stimuleren van intermodaliteit".

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

betreffende "de mobiliteit van de jongeren in Brussel".

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

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 "Villo et la promotion de l'intermodalité".

M. le président.- À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

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

concernant "la mobilité des jeunes à Bruxelles".

M. le président.- À la demande du secrétaire d'État Bruno De Lille, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.