



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 JUNI 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 15 JUIN 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 Anne-Charlotte d'Ursel	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het standpunt en de initiatieven van het Brussels Gewest in het GEN-comité over de overstapparkings en de aanvoerlijnen".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	9
- van mevrouw Céline Delforge	11
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de snelle uitvoering van de maatregelen om het autoverkeer en de daaruit voortvloeiende uitstoot van fijn stof terug te dringen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	16
- van de heer Jamal Ikazban	28
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'attitude et l'action de la Région bruxelloise au sein du comité RER au sujet des parkings de dissuasion et des lignes de rabattement".	
<i>Discussion – Orateurs: M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Anne-Charlotte d'Ursel.</i>	9
- de Mme Céline Delforge	11
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la mise en œuvre rapide de mesures destinées à réduire le trafic automobile et les émissions de particules fines qui en découlent".	
<i>Discussion – Orateurs: Mme Annemie Maes, Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	16
- de M. Jamal Ikazban	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	

betreffende "het geringe aantal vrouwelijke personeelsleden bij de MIVB".		concernant "la faible présence féminine au sein du personnel de la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	28	Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	28
betreffende "de aanwezigheid van vrouwelijke personeelsleden bij de MIVB".		concernant "la présence de personnel féminin à la STIB".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jamal Ikazban, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	30	<i>Discussion conjointe – Orateurs: Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jamal Ikazban, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	30
MONDELINGE VRAAG	35	QUESTION ORALE	35
- van de heer Jamal Ikazban	35	- de M. Jamal Ikazban	35
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 roltrappen in het station Zwarte Vijvers".		concernant "les escalators de la station Étangs noirs".	
INTERPELLATIES	37	INTERPELLATIONS	37
- van mevrouw Annemie Maes	37	- de Mme Annemie Maes	37
tot 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 modaliteiten en criteria die Mوبiel Brussel hanteert voor het uitvoeren van herstellingswerken, signalisatie of andere onvolkomenheden aan het Brusselse wegdek".		concernant "les modalités et les critères utilisés par Bruxelles Mobilité pour la réalisation de travaux de réparation, de signalisation, ou toute autre déféctuosité du revêtement de la route à Bruxelles".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	39	<i>Discussion – Orateurs: M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	39

- van de heer André du Bus de Warnaffe	44	- de M. André du Bus de Warnaffe	44
tot 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 "het voorontwerp voor de aanleg van de N5".		concernant "l'avant-projet d'aménagement de la Nationale 5".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Emmanuel De Bock,	44	Interpellation jointe de M. Emmanuel De Bock,	44
betreffende "het plan van het Vlaams Gewest om de Waterlooosesteenweg te versmallen tussen Ukkel en Waterloo".		concernant "le projet de la Région flamande de rétrécir la chaussée de Waterloo entre Uccle et Waterloo".	
<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer André du Bus de Warnaffe, de heer Emmanuel De Bock.</i>	48	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. André du Bus de Warnaffe, M. Emmanuel De Bock.</i>	48
MONDELINGE VRAGEN	53	QUESTIONS ORALES	53
- van mevrouw Françoise Schepmans	53	- de Mme Françoise Schepmans	53
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 beleidskeuzes van het 59e congres van de UITP".		concernant "les orientations du 59e congrès de l'UITP".	
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	54	de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	54
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 nieuwe projecten van Mobiris".		concernant "les nouveaux projets de Mobiris".	

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 54

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

betreffende "de bijdrage van de MIVB tot de bedrijfsoplossingen die de NMBS in het Brussels Gewest aanbiedt".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 54

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

concernant "la participation de la STIB aux solutions d'entreprises mises en place en Région bruxelloise par la SNCB".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het standpunt en de initiatieven van het Brussels Gewest in het GEN-comité over de overstapparkings en de aanvoerlijnen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- In 2003 sloten de vier Belgische ministers bevoegd voor transport een akkoord over het GEN. De ontwikkeling van het GEN wordt in goede banen geleid door een stuurgroep met vertegenwoordigers van de federale overheid, de gewesten en de uitbaters van het spoornetwerk. Conform het akkoord wordt onder meer een studie over de vervoersbehoeften en het optimaliseren van het treinverkeer en het aanvullend multimodaal aanbod uitgevoerd.

Het verloop van de studie, die werd uitgevoerd door Significance, Stratec, Tractebel en Tritel, werd opgevolgd door een technische werkgroep met eveneens vertegenwoordigers van de federale overheid, de gewesten, de uitbaters van openbare vervoersmaatschappijen en de uitvoerders van de studie. De gewesten hebben dus op twee niveaus meegewerkt aan de studie, die op 22 juni 2009 klaar was.

In april 2009 publiceerde De Lijn haar strategisch

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION 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 "l'attitude et l'action de la Région bruxelloise au sein du comité RER au sujet des parkings de dissuasion et des lignes de rabattement".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Ayant eu l'occasion de questionner le gouvernement bruxellois à plusieurs reprises sur le délicat sujet de l'évolution du dossier RER et sur ses aspects d'intermodalité, je souhaiterais vous relancer afin de cerner pleinement l'attitude de la Région bruxelloise face à ses voisines. Cependant, j'aimerais rappeler quelques faits utiles sur la chronologie de ce qui s'apparente de plus en plus à un aller simple vers l'échec.

En 2003, la convention RER a été entérinée par les quatre ministères belges des transports. Les développements du RER sont supervisés par un groupe de pilotage comprenant des représentants de l'autorité fédérale, des Régions concernées et des exploitants. Dans la convention, il est entre autres stipulé qu'une étude doit être effectuée au sujet de la demande de déplacements ainsi que de l'optimisation de l'offre ferroviaire et de l'offre multimodale qui doit la compléter.

Cette étude a été réalisée par un consortium de

plan 2020. Maar daarin wordt niets gezegd over openbaar vervoer naar GEN-stations en overstapparkings. Er gaat wel uitgebreide aandacht naar sneltrams die Vlaamse steden met Brussel moeten verbinden.

Op 10 november 2010 zei de staatssecretaris van Mobiliteit naar aanleiding van een debat over het Iris 2-plan dat het overleg tussen de gewesten over overstapparkings nog niet was begonnen. Dat was geen goed nieuws. De gewesten moesten het immers dringend eens worden over de kwestie.

Cijfers tonen aan dat een goede aansluiting van GEN-stations nodig is om het structurele tekort aan parkeerplaatsen bij de stations op te vangen. Hoewel er in Vlaams- en Waals-Brabant 5.000 overstapparkingplaatsen worden aangelegd bij GEN-stations, zal dat niet volstaan.

Zolang er geen goed openbaar vervoer naar de GEN-stations is, zullen pendelaars er met de auto naartoe blijven gaan. Het Brussels Gewest zal dan blijven kreunen onder de druk van het autoverkeer. Op 8 december 2010 zei u dat De Lijn nog helemaal geen plannen voor overstapparkings bij de GEN-stations in Vlaams-Brabant had. Dat is volledig strijdig met het rapport van 2009 over de gezamenlijke strategie van de gewesten en de federale overheid ter zake.

Hoeveel keer hebben de gewesten sinds 10 november 2010 overleg gepleegd over overstapparkings en openbaar vervoer naar GEN-stations? Welke cijfers en beloften hebben de andere gewesten u voorgelegd? Indien er nog geen vergadering heeft plaatsgevonden, waarom heeft de Brusselse regering nog altijd niet geëist dat het GEN-comité de kwestie dringend bespreekt?

quatre bureaux d'étude : Significance, Stratec, Tractebel et Tritel. Cependant, l'étude elle-même a fait l'objet d'un suivi par un groupe de travail technique, lequel comprend des représentants de l'autorité fédérale, des différentes Régions, des exploitants des services de transport public et de l'équipe d'étude. Les Régions ont donc marqué un accord complet à cette étude puisqu'elles y ont participé à deux niveaux.

Le rapport d'étude a été finalisé le 22 juin 2009. Dans le même temps, en avril 2009, De Lijn a publié sa stratégie pour 2020, s'appuyant sur différents plans stratégiques de mobilité de la Région flamande. On y découvre un curieux mélange d'intentions : si la question du RER y est abordée, aucun développement conséquent n'est fait quant aux lignes de rabattement jusqu'aux gares RER et aux parkings de dissuasion. Tout au plus est-il précisé que De Lijn envisagera, parallèlement à l'étude du SPF de 2009, un soutien maximum à l'offre en transports en commun. Par contre, de longs développements existent concernant les lignes de trams rapides entre les villes flamandes et la Région bruxelloise.

Le 10 novembre 2010, soit plus d'un an plus tard, le secrétaire d'État à la Mobilité a, lors du débat sur Iris 2, mentionné que la concertation entre les Régions sur les parkings de dissuasion n'avait pas encore commencé. Cette annonce avait de quoi renverser quand on connaît l'urgence et l'absolue nécessité de forcer le débat avec les deux autres Régions sur ce thème précis.

À plusieurs reprises, j'ai mentionné, chiffres à l'appui, que des réseaux solides de lignes de rabattement étaient cruciaux pour amortir un tant soit peu le déficit structurel des capacités de parkings prévues. Déficit structurel, car, à la lumière des chiffres de report modal direct, même en tablant sur des augmentations respectives de 5.000 places dans chacun des Brabant - soit la moitié de ce que chacun des Brabant prévoit actuellement -, il y aurait encore un déficit net de capacité des parkings prévus.

Tant que ces lignes de rabattement ne seront pas optimales, jamais la portion de navetteurs motorisés se dirigeant vers les gares et le RER ne diminuera. Par conséquent, nous en revenons au problème des capacités insuffisantes et donc à l'échec de l'attrait pour l'intermodalité.

Il va sans dire que, privée de cet attrait pour l'intermodalité dans les deux Brabant, notre Région continuera à souffrir du flux automobile massif des navetteurs. Or, le 8 décembre 2010, vous nous aviez expliqué que De Lijn n'avait à cette heure prévu aucun parking de dissuasion aux gares et au RER dans le Brabant flamand. Ce fait extrêmement grave constitue, ni plus ni moins, un mépris complet du rapport de 2009, qui est la clé de voute de la stratégie concertée entre les trois Régions et le fédéral sur ce sujet.

Depuis, cinq mois se sont écoulés et bientôt deux ans depuis la finalisation de l'étude qui, je le rappelle, avait été supervisée conjointement par les trois Régions. Par conséquent, je vous pose les questions suivantes : depuis le 10 novembre 2010, combien de fois les Régions se sont-elles rencontrées et ont-elles abordé la question spécifique des parkings de dissuasion et des lignes de rabattement ? Quels chiffres et engagements précis avez-vous des deux autres Régions ? Enfin, si aucune réunion n'a eu lieu depuis, pourquoi le gouvernement bruxellois n'a-t-il toujours pas exigé d'inscrire en urgence cette question au sein du comité RER ?

Bespreking

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

De heer Jef Van Damme.- U hebt in het begin van de legislatuur aangekondigd dat u van plan was nauw samen te werken met uw Vlaamse collega, aan fietspaden, bijvoorbeeld. Ik hoor daar niets meer over. Ik hoor ook niets meer over andere samenwerkingsprojecten.

Ik heb de indruk dat Brussel en Vlaanderen de verantwoordelijkheid naar mekaar doorschuiven in verschillende dossiers. Volgens Vlaanderen is het aan Brussel om de zaken te realiseren en volgens Brussel is dat de taak van Vlaanderen. Ik denk dat de oplossing erin bestaat dat beide gewesten hun eigen transitparkings bouwen, in Vlaanderen aan de grote stations en in Brussel aan of op de rand van het gewest.

Ik hoop dat uit uw antwoord zal blijken dat dit onderwerp voor u nog altijd prioritair is.

Discussion

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Les projets de collaboration avec votre collègue flamand - notamment en matière de pistes cyclables - que vous annonciez en début de législature semblent oubliés aujourd'hui.*

J'ai l'impression que Bruxelles et la Flandre se renvoient la responsabilité de certains projets. S'agissant des parkings de transit, la solution serait que les deux Régions construisent chacune leurs propres parkings, à proximité des gares importantes en Flandre, et à Bruxelles en bordure des limites régionales.

On pourrait éviter les coûts élevés de l'aménagement de nouveaux parkings en rationalisant l'utilisation des parkings existants. Le précédent ministre a déjà entrepris des démarches en ce sens, en prévoyant entre autres de placer des barrières d'accès aux parkings qui puissent être

Ik ken de problematiek vrij goed en weet dat het kostenplaatje voor nieuwe parkings duur uitvalt. Misschien kunnen de bestaande parkings beter worden gebruikt. De vorige minister heeft al een aantal stappen in die richting gezet, door onder meer een barrière te plaatsen die kan worden bediend met het Mobibstelsysteem.

Ik treed de vraag van collega d'Ursel bij wat de nieuwe parkings betreft. Ik wens eveneens te weten wat er zal gebeuren met de reeds bestaande parkings.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- De studie vermeld in artikel 13 van de GEN-overeenkomst, werd afgeleverd in juni 2009. Najaar 2009 bereidde de stuurgroep een gezamenlijk advies voor over de conclusies van de studie. Door de federale regeringscrisis werd de werking van de stuurgroep echter opgeschort, zonder dat er een akkoord was.

De federale regering van lopende zaken kan geen beslissingen nemen waardoor ze extra exploitatiekosten zou moeten betalen. Verder vergaderen is momenteel dan ook zinloos.

Ondertussen werken we aan de organisatie van de ontradingsparkings.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, we bereiden een dossier voor over de overstapparkings aan de rand van het Brussels Gewest. Twee jaar geleden was het voorbarig te beweren dat het een kwestie van enkele weken of maanden zou zijn voordat de Mobibkaart kon worden gebruikt om de parkings te doen aansluiten op het openbaar vervoer. Dat systeem zal ten vroegste eind dit jaar en waarschijnlijk pas volgend jaar in werking kunnen treden.

De huidige parkings hebben ook geen milieuvergunning, met uitzondering van de parking aan de halte COOVI-CERIA. Bijgevolg mogen ze momenteel niet worden uitgebaat als overstapparkings.

We worden dus met een aantal problemen

actionnées par la carte Mobib.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'étude prévue à l'article 13 de la convention RER de 2004 a été livrée en juin 2009. À l'automne 2009, le groupe de pilotage RER a préparé un avis commun portant sur les conclusions de cette étude. Aucun accord n'a été trouvé entre les autorités fédérales et les trois Régions. La crise du gouvernement fédéral a conduit à la suspension des travaux de ce groupe de pilotage du RER.

Le gouvernement fédéral étant soumis à la rigueur des affaires courantes, il ne peut trancher sur ce dossier qui implique des suppléments de coûts d'exploitation, qui sont, actuellement, à la charge de l'État, en vertu des tâches qui lui sont dévolues. Il était donc inutile de convoquer ou d'organiser des réunions sans pouvoir de décision.

Par conséquent, le groupe de pilotage n'a plus été réuni par le SPF de la Mobilité et des Transports.

Nous préparons entre-temps le dossier concernant l'organisation de parkings de dissuasion.

(poursuivant en néerlandais)

M. Van Damme, notre objectif est de pouvoir utiliser dès que possible les parkings de transit en bordure de la Région, en connexion avec les transports en commun. Le système permettant d'accéder aux parkings à l'aide de la carte Mobib rentrera en application au plus tôt à la fin de cette année ou, vraisemblablement, l'année prochaine.

Les parkings actuels n'étant pas soumis à un permis d'environnement, à l'exception de celui qui se situe à l'arrêt COOVI-CERIA, ils ne peuvent être

geconfronteerd die we trachten op te lossen. Het is immers ook onze bedoeling om de transitparkings aan de rand van het Brussels Gewest zo snel mogelijk te gebruiken en op het openbaar vervoer aan te sluiten.

Mijn antwoord over de stand van zaken van het GEN en het GEN-comité is dus helaas eerder kort.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- *Uw antwoord is verontrustend.*

Het GEN-rapport uit 2009 kondigt aan dat er in Vlaanderen en Wallonië 21.410 parkeerplaatsen aan de stations bijkomen. Hoeveel zijn er daarvan al aangelegd?

De verwezenlijking van het Iris 2-plan hangt af van de uitvoering van de akkoorden met de andere gewesten. De doelstellingen zijn duidelijk, maar de middelen ontbreken.

Alle elementen uit het Mobiliteitsplan zijn belangrijk; als er één ontbreekt, zal het niet werken. Als er geen parkeerplaatsen zijn aan de stations, zullen de automobilisten hun wagen niet laten staan.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de snelle uitvoering van de maatregelen om het autoverkeer en de

exploités comme parkings de dissuasion. Nous tentons de solutionner ce problème.

Ma réponse sur la situation du RER et du comité RER est donc, malheureusement, plutôt brève.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je suis vraiment inquiète et votre réponse n'est pas encourageante du tout.

J'ai ici les chiffres du rapport RER de 2009, qui annoncent des places de parking du côté de la Flandre et de la Wallonie pour les gares du réseau RER. On annonçait 387 places à Malines, 383 à Vilvorde, 134 à Tubize pour un total de 21.410 places. Combien ont-été réalisées jusqu'à présent ? Il serait intéressant de le savoir, mais ce que vous risquez de nous répondre est affolant.

Dois-je rappeler que la réalisation du Plan Iris 2 dépend de la mise en œuvre des accords avec les autres Régions. Aujourd'hui, même si les objectifs sont précis, il y a des pans entiers de moyens qui manquent.

Pour faire baisser la pression automobile, nous savons que tout est interdépendant et que si un des points du plan de mobilité n'est pas en place, le système ne fonctionnera pas. S'il n'y a pas de parking aux abords des gares, les automobilistes n'abandonneront par leur voiture et la pression automobile ne diminuera pas. Bruxelles sera alors championne toutes catégories de l'immobilisme.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "la mise en œuvre rapide de mesures destinées à réduire le trafic

daaruit voortvloeiende uitstoot van fijn stof terug te dringen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- In het meetstation van Haren werd aan het einde van het eerste trimester 2011 reeds de drempel van 35 dagen per jaar voor overschrijdingen van de fijnstofconcentraties bereikt. Het triest record heeft ernstige gevolgen, onder andere voor de volksgezondheid.

In het Brussels Gewest is het fijn stof vooral afkomstig van het wegverkeer. De pertinentie van het GEN wordt alsmaar groter.

Als wij zo doorgaan, bestaat het gevaar dat wij de magere financiële middelen van het gewest zullen moeten aanspreken om de Europese boetes te betalen, terwijl het gewest nu al klaagt dat het niet over voldoende geld beschikt. Onze eerste motivatie om de Europese doelstellingen te halen, mag evenwel niet het ontlopen van de boetes zijn, maar moet de gezondheid van de Brusselse bevolking zijn.

De luchtverontreiniging heeft zowel een menselijke als een economische kostprijs. Op louter economisch vlak kan de vervuiling leiden tot een groter absentisme wegens ademhalingsproblemen en een stijging van de gezondheidskosten.

De gezondheidszorg is geen gewestelijke bevoegdheid, maar die gezondheidskosten worden veroorzaakt door ons onvermogen om een goede luchtkwaliteit te waarborgen. Wij mogen het gezondheidsbeleid hier dus niet financieel voor laten opdraaien.

Ook de menselijke kostprijs op gezondheidsvlak is groot. Uit studies blijkt dat de bevolking evenwel niet op dezelfde manier door de vervuiling en de slechte luchtkwaliteit wordt getroffen. Bepaalde personen zijn van nature kwetsbaar, zoals kinderen en ouderen. Daarnaast speelt ook de sociaal-economische situatie een rol. Ironisch genoeg zijn het de personen die het minst gemotoriseerd zijn, die de gezondheidskosten van de vervuiling dragen. Van sociale onrechtvaardigheid gesproken!

Gezien de schadelijke situatie moet het autoverkeer

automobile et les émissions de particules fines qui en découlent".

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

Mme Céline Delforge.- En début d'année, nous avons appris par la cellule inter-régionale de l'environnement que, dès la fin du premier trimestre 2011, la station de mesure de Haeren avait atteint le seuil des 35 jours de dépassement d'une concentration de particules. C'est le quota maximum autorisé par les directives européennes pour une année entière. C'est un triste record aux lourdes conséquences.

On parle beaucoup de qualité de l'air mais, derrière cela, il y a la santé de la population. Nous savons qu'en Région bruxelloise, la principale source de particules fines vient du trafic routier tant à l'intérieur de la Région qu'à ses abords, sur le ring en particulier. Les débats sur le RER n'en ont que plus d'importance.

Nous pouvons nous lamenter et craindre de devoir puiser dans les maigres ressources financières de la Région pour payer les amendes européennes. Amendes que nous ne manquerons pas de nous voir infliger si la situation ne s'améliore pas. Ce serait original et triste pour une Région, qui se plaint, à juste titre, de manquer de moyens, de devoir utiliser son argent pour payer des amendes parce qu'on n'arrive pas à respecter les normes visant à protéger la santé des citoyens.

Nous pouvons également décider que nos motivations pour atteindre les objectifs fixés par ces directives européennes doivent résider non pas dans le risque d'amende, mais plutôt dans la volonté de répondre à une urgence sanitaire et d'assurer un bien-être légitime à la population bruxelloise.

Il convient tout d'abord de nous interroger sur l'impact de cette pollution sur la santé de la population bruxelloise. Cette pollution a un coût tant humain qu'économique. D'un point de vue strictement économique - c'est peut-être cynique, mais c'est une réalité -, nous devons pointer le coût de l'absentisme causé par les affections respiratoires plus ou moins bénignes, mais surtout le coût en termes de soins de santé.

Je sais bien que ces derniers ne relèvent pas de la

in het gewest zo snel mogelijk worden verminderd.

De gezondheid van onze medeburgers is in het gevaar. Dat geeft ons een resultaatsverplichting en niet een middelenverplichting. Wij lijken echter geen van beide verplichtingen te halen. Niet alleen overschrijden wij de Europese drempel, maar ook over de ingezette middelen rijzen er vragen.

Er is in Brussel weinig enthousiasme om het individueel autoverkeer aan banden te leggen met maatregelen die snel kunnen worden gerealiseerd en een direct effect hebben.

Hoewel punctuele maatregelen in geval van een vervuilingsspiek noodzakelijk zijn, bestaat de enige efficiënte oplossing uit structurele maatregelen.

In het Gewestelijk Ontwikkelingsplan wordt gestreefd naar een vermindering van het autoverkeer met 20%, doel dat bevestigd werd in het Iris 2-plan. Toch blijft het autoverkeer toenemen.

Wij moeten de plaats van de auto in de openbare ruimte beperken en een sterk openbaar vervoersnet uitbouwen. In Brussel blijft het, in tegenstelling met andere steden, bij mooie intentieverklaringen. Om onverklaarbare redenen laat de concrete uitvoering op zich wachten.

Welke maatregelen zijn er conform het regeerakkoord reeds genomen om het autoverkeer te beperken?

Hoever staat het met de verbetering van de verlichting en de signalisatie omwille van de veiligheid en het comfort van de voetgangers, en van de frequentie, de regelmaat en de reissnelheid? Werd al voorzien in een verkeerslichtenbeïnvloedingssysteem ten voordele van de trams en bussen? Hoe wordt het bovengronds vervoer tijdens piek- en daluren beter geregeld? Wat met de aankoop van milieuvriendelijkere bussen? Werd de bediening van bepaalde wijken verbeterd? Werd het tram-busplan herzien met het oog op de beperking van het aantal overstappen? Hoever staat het met de hervorming van de ordonnantie betreffende de gesubsidieerde werken om de zachte verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer te bevorderen? Wat is de stand van zaken in verband met de plaatsing van onbewaakte camera's?

compétence régionale. Néanmoins, nous sommes suffisamment adultes et soucieux de l'intérêt collectif que pour nous rendre compte qu'il en va de l'intérêt de la collectivité et que c'est un peu dommage d'utiliser des deniers consacrés à la santé pour "réparer" notre incapacité à offrir à nos habitants un air sain à respirer.

Il y a aussi - et surtout - le coût humain en termes de santé. En effet, des études montrent que la population n'est pas touchée de façon uniforme par la pollution et la mauvaise qualité de l'air, même si tout le monde subit peu ou prou les effets néfastes de ces dernières.

Outre les individus fragiles par nature - les enfants et les personnes âgées -, les statuts socio-économiques des individus et des quartiers constituent des facteurs discriminants en matière d'exposition et de fragilité face à une mauvaise qualité de l'air. Ironie du sort, ce sont les catégories de la population qui présentent le plus faible taux de motorisation qui doivent payer les coûts de santé inhérents aux conséquences de cette pollution.

En bref, on fait actuellement payer le prix - humain et financier - de cette pollution par les plus fragiles alors que ce sont eux qui en sont le moins responsables. Ce constat soulève au minimum une question de justice sociale !

Face à une situation aussi dommageable, il semble évident que la diminution du trafic routier dans notre Région devrait être une priorité à atteindre rapidement.

La mise en danger de la santé de nos concitoyens nous donne une obligation de résultats et non pas de moyens. Or, il me semble que nous n'avons atteint ni l'un ni l'autre. En termes de résultats, nous dépassons le seuil fixé par les directives. Et en ce qui concerne les moyens, on peut se poser des questions.

En effet, à ce jour on ne peut que constater un manque d'enthousiasme certain à mettre en œuvre les mesures de réduction du trafic automobile individuel dans notre Région, en particulier celles qui peuvent être réalisées rapidement et avoir un effet direct. Bien qu'on ne puisse qualifier l'accord de gouvernement de novateur ou de particulièrement ambitieux, il contient quelques propositions permettant de réduire le trafic

De belangrijkste verkeerswegen, die vaak door drukbevolkte wijken lopen, zijn het meest vervuild. Hoe zit het met de omvorming van de invalswegen en de hoofdassen tot stadsboulevards?

Wat zijn de prioritaire werkzaamheden met het oog op de vermindering van de wegcapaciteit? Tegen wanneer moeten die afgerond zijn?

Bent u van plan om de uitvoering van het meerderheidsakkoord over de vermindering van de kleine stofdeeltjes en het Iris 2-plan te versnellen of denkt u dat het huidige tempo volstaat?

Het wegverkeer komt vooral van buiten Brussel, maar als het gewest zijn wegcapaciteit beperkt, zullen minder personen geneigd zijn om met de wagen naar de hoofdstad te komen.

automobile. Et, Mme la ministre, c'est bien au niveau des travaux publics et des transports en commun que résident ces principaux leviers d'action concrète.

Si les mesures ponctuelles en cas de pic de pollution sont indispensables, nous savons également que le seul moyen efficace de s'attaquer au problème réside dans des mesures structurelles qui évitent que des pics se produisent ou que les concentrations moyennes de particules fines augmentent inexorablement.

Au début de cette année, de nombreuses personnes ont connu des soucis de santé liés à des affections respiratoires.

Depuis le Plan régional de développement (PRD), nous vivons avec un objectif de réduction significative du trafic automobile, établi à 20%. Ce but a d'ailleurs été réaffirmé dans le Plan Iris 2. Pourtant, c'est le contraire qui se produit avec une augmentation continue du trafic.

Nous connaissons les principes qui permettent de le réduire, de nombreuses villes les ont d'ailleurs mis en œuvre avec succès. Les piliers en sont une réduction de la place de la voiture dans l'espace public en faveur des modes doux et une augmentation des transports en commun. Mais il semble qu'ici, au-delà des déclarations d'intention, les réalisations concrètes rencontrent d'insurmontables difficultés.

Pouvez-vous me dire, jusqu'à présent, quelles mesures visant à la réduction du trafic ont été réalisées ? Où en est la réalisation des mesures suivantes, prévues dans l'accord de gouvernement :

- l'amélioration de la qualité de l'éclairage et de la signalisation dans le but de garantir la sécurité et le confort des piétons ;
- l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale de la STIB ;
- l'installation de feux télécommandés au bénéfice des trams et des bus ;
- l'amélioration des objectifs pour les transports de surface aux heures de pointe, aux heures creuses et en soirée ;

- l'acquisition par la STIB de matériel roulant écologiquement performant au lieu des véhicules diesel ;
- l'amélioration de la liaison en transports en commun des quartiers peu ou mal desservis (Forest par exemple) ;
- la révision du plan tram-bus afin de limiter au maximum les ruptures de charge ;
- la réforme de l'ordonnance relative aux travaux subsidiés afin de soutenir les modes doux de déplacement et les transports en commun ;
- le programme pour l'installation de caméras non surveillées qui permettent d'améliorer la sécurité routière, mais également de modérer la vitesse des véhicules.

Enfin, nous savons que ce sont les voiries les plus importantes qui sont le plus polluées, alors que l'habitat y est généralement dense. Qu'en est-il précisément du réaménagement des axes de pénétration et des axes structurants de la ville en boulevards urbains ? C'est un point particulièrement important pour la lutte contre les nuisances provoquées par les particules fines et ultra fines.

Quels sont les chantiers prioritaires en vue de la réduction des capacités routières et quand est prévue leur réalisation ? Je pense notamment à la fameuse E40.

Madame la ministre, face au record alarmant que nous avons battu cette année, considérez-vous la qualité de l'air et la diminution des particules fines comme prioritaires ? Le cas échéant, avez-vous décidé d'accélérer la mise en œuvre des points de l'accord de majorité et du Plan Iris 2 présentant le meilleur rapport en termes de rapidité et d'efficacité, ou avez-vous décidé que le rythme actuel de réalisation est adéquat ?

Nous ne pouvons pas juste nous dire qu'une bonne partie des particules fines et des voitures viennent de l'extérieur de Bruxelles et qu'on ne peut donc rien y faire. Si nous parvenons à avoir une Région qui diminue ses capacités routières et son trafic automobile, il y aura aussi moins de personnes tentées de rallier la capitale en voiture.

Bespreking

Discussion

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

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

Mevrouw Annemie Maes.- Het merendeel van de uitstoot van fijnstof is te wijten aan het verkeer. In het Irisplan staan een aantal doelstellingen omschreven om het autoverkeer in te perken. Zoals mevrouw Delforge al stelde, hebben we in ons gewest niet alle hefboomen in handen. Fiscale maatregelen voor bedrijfswagens of dieselwagens zijn federale materies terwijl ingrepen aan de Ring tot de Vlaamse bevoegdheden behoren. Het Brussels Gewest kan in ieder geval een voorbeeldfunctie nastreven voor het geval de andere gewesten niet volgen.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le plan Iris 2 détaille une série d'objectifs de réduction du trafic, qui est le principal facteur d'émission de particules fines.*

Ik denk aan maatregelen zoals rekeningrijden, lagere emissiezones in de binnenstad, de niet-uitbreiding van de Ring, het fiscaal stimuleren van propere auto's, meer fietspaden, meer groen. Dat zijn maatregelen die kunnen bijdragen tot een gezondere en leefbaardere stad. Het is al dikwijls gezegd, fijnstof heeft wel degelijk een impact op onze gezondheid.

Même si notre Région ne détient pas tous les leviers pour agir à ce niveau, elle peut s'efforcer de remplir une fonction d'exemple en instaurant des mesures telles que la redevance kilométrique, des zones de basse émission, un non à l'élargissement du ring, une fiscalité intéressante pour les véhicules peu polluants, la création de pistes cyclables et d'espaces verts, c'est-à-dire un ensemble de dispositions qui contribuent à rendre la ville plus saine et viable.

We moeten ook durven in eigen boezem te kijken. Niet alleen de 360.000 dagelijkse pendelaars zorgen voor het fijnstof of de Ring met transitverkeer, ook de Brusselaars verplaatsen zich per auto en soms zijn deze verplaatsingen onnodig. Zelf kunnen we ook iets aan ons verplaatsingsgedrag veranderen.

Nous ne devons pas nous contenter d'incriminer les 360.000 navetteurs quotidiens, mais aussi induire une modification de comportement chez les Bruxellois eux-mêmes. Cela implique de prendre en considération certaines caractéristiques propres à l'environnement urbain, par exemple le fait que moins de gens possèdent une voiture dans les zones socialement défavorisées, mais qu'il s'agit souvent de véhicules anciens et plus polluants.

In sociaal achtergestelde gebieden hebben een heleboel mensen geen auto. Dat is eigen aan een stedelijke context. Waarschijnlijk is er minder autobezit, maar zijn de auto's verouderd en dragen ze meer bij tot de vervuiling. Met al deze elementen moet rekening gehouden worden. Het openbaar vervoer, voetgangers maar ook de fiets zijn geen vervuilende transportmiddelen.

Quelles sont les mesures spécifiques que ce gouvernement pourrait adopter à court terme pour réduire les émissions de particules fines ?

La piste de la redevance kilométrique intelligente est envisagée, mais qu'en est-il du péage urbain ?

Welke maatregelen kan deze regering op korte termijn specifiek voor Brussel treffen om het fijnstof aan te pakken?

La Région a-t-elle communiqué aux nombreuses firmes implantées sur son territoire son intention de diminuer le nombre de véhicules de société ? Comment allez-vous gérer cette question dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise ?

Verder weet ik dat men het denkspoor van een slimme kilometerheffing volgt, maar de vraag is of de regering nog steeds een stadstol overweegt.

Quand l'ordonnance relative aux travaux subsidiés sera-t-elle modifiée en vue d'intégrer les modes de déplacement doux ou actifs et les transports en commun, comme le prévoit l'accord de gouvernement ? Quand cette ordonnance sera-t-elle adoptée ?

In Brussel zijn er een heleboel firma's gelokaliseerd

die ook bedrijfswagens uitdelen aan hun personeel. Heeft men hen al meegedeeld dat het gewest minder bedrijfswagens wil? Hoe gaat men dat aanpakken? Dat kadert natuurlijk in de bedrijfsvervoerplannen.

Wanneer wordt de ordonnantie in verband met gesubsidieerde werken herzien om meer rekening te houden met die zachte of actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer? Die wijziging staat ook in het regeerakkoord. Wanneer zal die goedgekeurd worden?

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Er moeten maatregelen worden genomen tegen fijn stof. Uit heel recente cijfers blijkt dat in Brussel meer verkeersopstoppingen voorkomen dan in andere Europese hoofdsteden.*

Een scheikundige van de ULB wees onlangs op de gezondheidsrisico's voor fietsers en voetgangers in het verkeer: zij leveren grotere lichamelijke inspanningen dan de andere weggebruikers omdat zij dieper ademhalen en daardoor meer fijn stof in hun longen krijgen.

Voor de Brusselaars is er ook sprake van geurhinder. Waarom bestaan er in ons gewest geen maatregelen tegen chauffeurs die de motor van hun voertuig onnodig laten draaien? Ik denk bijvoorbeeld aan chauffeurs van touristenbussen.

Het overschrijden van de maximumdrempel voor fijn stof baart me zorgen: na drie maanden overschrijden we immers al de Europese norm.

Onze gezondheid is te kostbaar. Er moet nog drastischer worden opgetreden tegen het autoverkeer binnen ons gewest. Dat is dan jammer voor de lobbyisten van de automobiellindustrie, die ook in onze assemblee vertegenwoordigd zijn. Welke maatregelen zal de minister nemen en binnen hoeveel tijd?

Zal het aantal parkeerplaatsen in ons gewest worden verminderd? Hoe ver staat het met het inperken van het aantal voertuigen voor de bedrijven? Komen er lage-uitstootzones? In welke delen van de stad?

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

Mme Danielle Caron.- Il convient de se pencher sur la problématique des particules fines. Madame Delforge en a discuté et j'en parle d'autant plus facilement que je fais ici référence aux chiffres que nous avons reçus ce matin sur l'importance des embouteillages dans notre Région. Je rappelle que Bruxelles est la capitale la plus embouteillée d'Europe. Il faut donc agir.

J'entendais, il y a peu, un chimiste et professeur de l'ULB expliquer que les piétons et les cyclistes encouraient davantage de dommages au niveau de leur santé, car ils produisent un effort physique, respirent donc plus profondément et accumulent ainsi probablement plus de particules fines dans leurs poumons. Ils risquent dès lors d'avoir plus rapidement des problèmes de santé que d'autres qui feraient moins d'efforts physiques.

Je parle également de cet aspect, car, pour les riverains et habitants de la Région bruxelloise, il s'agit véritablement d'une nuisance olfactive. Lorsqu'au centre-ville des bus touristiques ne coupent pas leur moteur, on le sent immédiatement et c'est fort désagréable. Pourquoi n'existe-t-il pas, en Région bruxelloise, des incitants ou du moins des mesures pour interdire aux chauffeurs de véhicules motorisés de faire tourner leur moteur s'ils ne sont pas au volant, si ce n'est pas nécessaire et que cela provoque des nuisances supplémentaires ?

J'ai bien conscience du fait que notre groupe cdH est déjà intervenu en commission de l'environnement en interpellant votre collègue, Mme Huytebroeck. C'est un sujet qui touche aussi bien la Commission infrastructure que celle de

Hebt u al keuzes gemaakt wat betreft de maatregelen die onze stad meer leefbaar en schoner moeten maken?

l'environnement, mais il est légitime de s'inquiéter du seuil maximal de dépassement des particules fines puisque, à l'heure actuelle, au bout d'un trimestre, nous dépassons déjà la norme européenne.

Cet élément est d'autant plus interpellant que l'on arrive à une situation où, notre santé n'ayant pas de prix, il nous faut prendre des mesures draconiennes pour limiter plus encore l'usage de la voiture dans notre Région. Tant pis pour les lobbyistes automobilistes dont, je pense, certains de cette assemblée font même partie. Je suis en effet parfois assez surprise des interventions de certains.

L'on devrait rapidement pouvoir établir une liste des mesures possibles. Dès lors, je voulais savoir, Mme la ministre, quelles sont les mesures que vous envisagiez de mettre en place ? Peut-on les mettre rapidement en œuvre ou faudra-t-il encore attendre longtemps ?

Le Plan régional de stationnement est en cours, nous en discutons encore la semaine dernière. L'on est en train de diminuer le nombre de places de parking en Région bruxelloise et il y a également un projet de modification du permis d'environnement visant à limiter le nombre de véhicules pour les entreprises.

Où en sommes-nous ? De même, le gouvernement parle de quartiers ou de zones de basse émission. Qu'en est-il ? A-t-on instauré ces quartiers ? Où seront-ils situés ? Pouvez-vous nous en dire davantage ?

Avez-vous, dans votre projet, d'autres mesures prévues ? Avez-vous fait des choix concernant des mesures plus actives tournées vers une ville plus viable et plus respirable ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik zal proberen om u een zo volledig mogelijk antwoord te geven, maar uw vragen hebben te maken met meerdere beleidsdomeinen.*

Het is vreemd dat u het regeerakkoord als "weinig ambitieus" omschrijft, want uw fractie behoort tot de meerderheid en heeft het gesteund.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Vos questions couvrent de nombreux domaines de compétences et je m'efforcerai dès lors de vous donner une réponse aussi complète que possible.

Je ne peux cependant m'empêcher de dire que je trouve curieux que vous décriviez l'accord de gouvernement, qui a été conclu entre tous les partis

Volgens mij is het regeerakkoord wél zeer ambitieus. Het bepaalt onder meer dat het autoverkeer tegen 2018 met 20% moet afnemen.

Tegelijkertijd moet het Brussels Gewest zich duurzaam blijven ontwikkelen en moeten we ervoor zorgen dat de concurrentiekracht van de bedrijven niet in het gedrang komt.

Ik ben het met u eens dat de autodruk enkel kan afnemen als de overheid voor volwaardige alternatieven zorgt. Daarom is het openbaar vervoer een absolute prioriteit. Ook in het Iris 2-plan staat dat we prioritair aandacht willen besteden aan het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers. Autoverkeer komt pas op de laatste plaats. Dat is een redelijk revolutionair principe. De drie prioritaire verplaatsingsmethoden vullen elkaar aan en moeten een alternatief bieden voor de wagen.

Dit principe komt ook tot uiting in mijn strategische plan "Brussel, een pragmatische ambitie". Uit de titel blijkt dat we een pragmatische visie hanteren, rekening houdend met de financiële slagkracht van het Brussels Gewest.

Het heeft immers niet veel zin om in het wilde weg toekomstplannen te bedenken. Ik kies bewust voor een realistische aanpak, met haalbare projecten.

Natuurlijk zouden we onze plannen sneller kunnen uitvoeren en nog meer projecten realiseren als we meer geld hadden.

U vraagt me welke maatregelen ik heb genomen om het autoverkeer terug te dringen. Het zou van simplisme getuigen om te denken dat één maatregel alle problemen kan oplossen. Uiteraard besef ik dat het doen afnemen van de autodruk ook belangrijk is voor onder meer de volksgezondheid.

Hoewel de financiële toestand van het Brussels Gewest verre van rooskleurig is, hebben we in 2010 extra inspanningen gedaan om te investeren in fietsroutes.

(verder in het Nederlands)

De fiets is immers een zuivere manier om zich te verplaatsen.

(verder in het Frans)

de la majorité et dont votre formation politique fait partie, comme étant un accord peu ambitieux.

Je pense au contraire que cet accord peut être décrit comme particulièrement ambitieux, surtout si je considère uniquement les objectifs en matière de réduction de la circulation automobile (-20% de la pression automobile d'ici à 2018) et l'aménagement des itinéraires cyclables (tous les itinéraires régionaux doivent être achevés pour la fin de cette législature).

Tout cela doit pouvoir se faire dans un environnement dans lequel la Région bruxelloise peut continuer à se développer de manière durable, aussi bien au niveau social qu'au niveau économique et dans lequel nous devons veiller à ce que la compétitivité de nos entreprises et de nos affaires commerciales ne soit pas compromise.

Je partage votre avis lorsque vous dites que la réduction de la pression automobile ou de l'usage automobile tout court peut uniquement être atteinte si nous veillons à ce que des alternatives à part entière soient disponibles.

Ce n'est pas pour rien que le transport public constitue notre priorité absolue. C'est d'ailleurs ce que confirme le Plan Iris 2 qui stipule "D'autre part, développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois et être articulée sur base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain, plaçant les transports publics, piétons et cyclistes, au centre des préoccupations de déplacement, suivi par le transport individuel motorisé."

Ce principe, que je trouve personnellement assez révolutionnaire, neutralise toute concurrence entre les trois premiers modes, qui sont complémentaires et qui constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière.

Vous trouverez la traduction de ce principe en actions concrètes dans mon plan stratégique "Bruxelles, une ambition pragmatique". Comme l'indique le titre, ce plan stratégique part d'une vision pragmatique, en tenant compte des moyens financiers de la Région dans sa configuration actuelle.

Il est effectivement insensé de partir aujourd'hui de mirages sur ce qui pourrait peut-être avoir lieu un

We hebben ook in het aanbod van openbaar vervoer geïnvesteerd.

U vroeg wat we hebben gedaan op het gebied van straatverlichting en de veiligheid van voetgangers. Het Lichtplan is bijna klaar. Hierin wordt veel aandacht besteed aan de veiligheid en het comfort van voetgangers.

Alle plannen van gewestwegen en verkeerslichten worden momenteel bestudeerd om de veiligheid van voetgangers te verbeteren. Het is de bedoeling dat voetgangers minder snel moeten oversteken. Bovendien willen we ervoor zorgen dat de oversteek van een straat in één keer kan gebeuren.

Om de frequentie, de regelmaat en de reissnelheid van de voertuigen van de MIVB op te voeren, werken we aan de uitvoering van het Vicom-programma.

Er worden werken uitgevoerd op meerdere verkeersassen, waaronder de Gentsesteenweg en de Mettwielaan. Binnenkort starten er werken aan onder meer de Paapsemelaan en rond de Hallepoort en we hebben stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd voor werken aan onder meer de Elsensesteenweg en de Graystraat.

De frequentie op heel wat lijnen is al opgevoerd. Lijn 94 werd verlengd en vanaf september wordt tramlijn 62 in gebruik genomen.

We hebben ervoor gezorgd dat het openbaar vervoer al op meerdere lijnen voorrang krijgt aan verkeerslichten. Voor lijn 94 is er een testfase aan de gang. De technische problemen zijn opgelost. Bijna alle trams en bussen van de MIVB werden uitgerust met nieuwe technologie, behalve de verouderde stellen.

Ik begrijp uw vraag over het openbaar vervoer tijdens de spitsuren, de daluren en 's avonds niet goed. Ik verwijs hiervoor naar het Vicom-programma.

Ik kan u geen specifieke antwoorden geven over het openbaar vervoer tijdens de avondperiode. Ik zal u later een antwoord bezorgen.

U stelde ook een vraag over het rollend materieel. De laatste bussen die de MIVB heeft gekocht, beantwoorden aan de Euro-5-norm en de EEV-

jour. J'ai délibérément choisi une approche réaliste pour la réalisation de projets qui sont faisables aujourd'hui. Si davantage de moyens pouvaient se libérer, il va de soi que certains projets pourraient être plus rapidement exécutés et que d'autres projets pourraient être ajoutés au programme.

Lorsque vous demandez quelles mesures ont été prises pour réduire la circulation automobile, je pense qu'il est simpliste de penser qu'une seule mesure spécifique peut tout résoudre. Je suis évidemment sensible au fait que nous parlons également de la santé publique, de lutte contre les particules fines et d'autres conséquences qui font que nous devons nous atteler à réduire la pression automobile.

Malgré une situation financière particulièrement difficile, des efforts supplémentaires ont été fournis en 2010 afin d'augmenter les investissements pour les itinéraires cyclables.

(poursuivant en néerlandais)

Le vélo est en effet un mode de déplacement propre.

(poursuivant en français)

Nous avons aussi investi pour améliorer l'offre des transports publics.

Je vais essayer de répondre plus concrètement aux diverses questions.

Qu'avons-nous fait en matière d'éclairage public et de sécurité des piétons? Le Plan lumière est presque terminé. Celui-ci reprend les principes auxquels l'éclairage public des voiries régionales sera soumis. Une attention particulière sera portée à la sécurité et au confort des piétons.

En ce qui concerne la sécurité des piétons, tous les plans et les feux de signalisation sur les voiries régionales font en ce moment l'objet d'une révision. Celle-ci comprend non seulement une réduction de la vitesse de marche afin d'offrir aux enfants et aux personnes âgées plus de confort, mais part également autant que possible du principe d'une traversée en une seule fois.

Pour ce qui est de l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale de la

norm (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). De MIVB heeft tot twee keer toe voorgesteld om 70 bussen met gasmotoren te kopen, op voorwaarde dat het Brussels Gewest de meerkost voor zijn rekening zou nemen. Gelet op onze financiële situatie hebben we dat niet gedaan.

De MIVB heeft dan maar 189 dieselbussen besteld ter vervanging van oude exemplaren.

In de toekomst zal de MIVB proberen om minder gebruik te maken van fossiele brandstoffen en om de emissies te verminderen. Ik wijs er echter op dat alternatieve technologieën momenteel nog erg duur zijn en een groter veiligheidsrisico met zich meebrengen. Het ontploffingsgevaar is groter voor gas- en waterstofmotoren.

75% van de klanten van de MIVB gebruikt de tram of de metro en die worden met elektriciteit aangedreven. De bussen van de MIVB zijn slechts in beperkte mate mee verantwoordelijk voor de luchtvervuiling.

De MIVB en het Brussels Gewest spannen zich wel degelijk in om de wijken beter te bedienen. De frequentie werd niet alleen opgevoerd op de belangrijkste lijnen van het netwerk, maar ook op minder centraal gelegen lijnen. Vanaf september wordt tramlijn 62 in gebruik genomen, waardoor het noordoosten van het Brussels Gewest beter zal worden bediend.

De frequentie van lijn 82 in Vorst werd verbeterd, zowel tijdens de spits- als tijdens de daluren. Binnen enkele maanden zou de MIVB nieuwe tramstellen op die lijn moeten kunnen inzetten, zodat het openbaar vervoer toegankelijker zal worden. We bestuderen ook de mogelijkheid om lijn 97 over heel het traject opnieuw in gebruik te nemen.

Ik zal het nu hebben over de aansluitingen. Enquêtes wijzen uit dat klanten van de MIVB in 36% van de gevallen moeten overstappen. Dat percentage is stabiel gebleven, in tegenstelling tot wat men vaak denkt. Dit resultaat is, voor wat het comfort en de reistijd van het openbaar vervoer betreft, zeer goed.

Uit de tevredenheidsbarometer blijkt dat de klanten van de MIVB meer belang hechten aan de frequentie van het openbaar vervoer dan aan het

STIB, nous poursuivons avec persévérance l'élaboration du programme Vicom tel que repris dans l'annexe 7 du contrat de gestion de la STIB.

Des travaux sont en cours à l'avenue des Cerisiers et à la chaussée de Gand. Les travaux sur le boulevard Mettwie sont terminés. De nouveaux seront prochainement entrepris à l'avenue du Port, au boulevard Paepsem, à l'avenue Van Kalken, aux alentours de la Porte de Hal et de la rue de Birmingham.

Les demandes de permis d'urbanisme pour les projets à la chaussée d'Ixelles, à l'avenue d'Auderghem, à la rue de l'Étang et à la rue Gray ont été introduites.

En ce qui concerne les fréquences, je peux vous communiquer que les lignes 7, 13, 14, 25, 43, 47, 48, 55, 71, 82 et 84 ont déjà été renforcées ou le seront après l'été. Le prolongement de la ligne 94 est en service et, à partir du mois de septembre, la ligne de tram 62 sera exploitée.

En ce qui concerne la réglementation de priorité pour les transports publics aux feux de signalisation, la réglementation a déjà été installée sur les lignes 7 et 25 de la moyenne ceinture et est opérationnelle sur les lignes 3 et 4.

La ligne 94 fait actuellement l'objet de tests sur le territoire de la ville de Bruxelles.

Les problèmes techniques qui ont été découverts lors de la phase initiale ont entre-temps été résolus et presque tous les véhicules de la STIB (autant les trams que les bus) ont été équipés du système on board. Seuls les trams et les bus des anciennes générations, qui seront prochainement mis hors service, n'ont pas été pourvus du système. Tous les nouveaux véhicules ont bénéficié de l'installation standard de cet équipement.

Quant à l'amélioration des objectifs pour les transports publics durant les heures de pointe, les heures creuses et en soirée, je dois avouer que j'ai des difficultés à comprendre votre question. J'ai sans doute répondu à certains aspects dans ma réponse sur le programme Vicom.

Je n'ai pas de réponses précises à vous donner concernant les transports en soirée. Je ne peux vous énumérer la liste des améliorations, mais je vais

aantal overstappen. Toch proberen mijn diensten om, in samenwerking met de MIVB, het aantal overstappen te beperken. In heel wat gevallen is het echter onmogelijk om gesplitste lijnen weer samen te voegen.

De MIVB probeert niet alleen het aantal overstappen te vermijden, maar gaat ook na hoe ze in goede banen kunnen worden geleid. De afgelopen maanden werd er aanzienlijke vooruitgang geboekt, onder meer op het gebied van de bewegwijzering in de metro. Uit de laatste tevredenheidsbarometer blijkt dat klanten die, zowel in dal- als in spitsuren, in de metro moeten overstappen, tegenwoordig meer tevreden zijn.

U stelde vragen over gesubsidieerde werken. Het spreekt voor zich dat de werken die gemeenten met gewestelijke subsidies uitvoeren, moeten aansluiten bij het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Dat principe staat trouwens expliciet in het Iris 2-plan.

Momenteel overleg ik met staatssecretaris De Lille over de wijzigingen aan de ordonnantie over gesubsidieerde werken.

Ik blijf investeren in flietspalen. De plaatsing gebeurt in overleg met de zes politiezones en de DirCo en wordt besproken tijdens de maandelijkse vergaderingen van het overlegplatform Verkeersveiligheid.

Het belangrijkste pijnpunt is de vervolging van de overtredingen door het parket. We kunnen wel extra flietspalen plaatsen, maar het is momenteel niet mogelijk om meer overtredingen vast te stellen.

Toch is de uitbreiding van het aantal controlepunten een goede zaak. Automobilisten weten immers niet of een flietspaal al dan niet met een camera is uitgerust.

In mijn strategisch plan besteed ik aandacht aan de heraanleg van invalswegen. Zo zal de Woluwelaan naar aanleiding van de verlenging van tramlijn 94 een stadsboulevard worden.

De andere projecten houden verband met doelstellingen in het kader van een richtplan. Het zijn nog geen concrete plannen waarvoor al middelen zijn begroot. Ze zullen pas op langere termijn van start gaan.

réfléchir à la question, de manière à pouvoir vous répondre ultérieurement de manière plus pertinente.

Par contre, concernant votre question sur le matériel roulant, je peux vous dire que les dernières séries d'autobus acquis par la STIB atteignent les normes Euro-5 et EEV. Il faut rappeler que la STIB avait proposé à deux reprises l'achat de 70 bus circulant au gaz naturel comprimé à condition que la Région prenne en charge les surcoûts. Mais, vu la situation budgétaire difficile, le précédent gouvernement a décidé de renoncer à cet achat, afin d'éviter les surcoûts.

Dès lors, le projet a été abandonné et 189 autobus diesel ont été commandés pour ne pas compromettre le renouvellement du parc.

Dans la perspective de futures commandes d'autobus, la STIB examine les filières énergétiques pour réduire sa dépendance aux carburants fossiles et diminuer les émissions. Néanmoins, il n'est pas inutile de signaler qu'en l'état actuel de la technologie, ceci entraîne des surcoûts importants ainsi qu'une gestion accrue des risques liés à la sécurité des véhicules et des installations, notamment les risques d'explosion, pour le gaz et l'hydrogène.

Notons par ailleurs que 75% des clients de la STIB voyagent avec le métro ou le tram, soit sur des modes à traction électrique. Il ne faudrait pas non plus se tromper de cible, les bus de la STIB ne contribuent que de manière très marginale à la mauvaise qualité de l'air dans notre Région.

Concernant l'amélioration de la desserte, la STIB et la Région ne ménagent pas leurs efforts pour améliorer la desserte de l'ensemble des quartiers. C'est ainsi que les renforts de fréquences de ces derniers mois ont porté non seulement sur les lignes principales du réseau, mais également sur des lignes plus périphériques, comme les lignes 43 ou 47, ou sur le site de Tour&Taxis, grâce à une amélioration des fréquences de la ligne de bus 14 depuis mars 2011. Par ailleurs, comme je l'ai déjà signalé, la nouvelle ligne de tram 62 au boulevard Léopold III sera lancée à la rentrée, ce qui améliorera l'accessibilité de la zone excentrée du nord-est de la Région.

Pour le cas spécifique de Forest que vous citez, il faut rappeler que les fréquences de passage de la

(verder in het Nederlands)

Wat de vraag van mevrouw Maes betreft, heb ik opgesomd wat al is gebeurd. Over de stadstol is samen met de andere gewesten een studie gelanceerd om na te gaan hoe deze praktisch kan worden ingevoerd. Het blijft de ambitie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om dat systeem samen met de andere gewesten in te voeren. We wachten nu op de resultaten van deze studie.

Ik ben zeker geen fan van bedrijfswagens en zou wat graag bedrijven toelaten alternatieve voordelen aan hun werknemers te bieden, maar het betreft hier alweer een federale materie. Intussen worden met heel wat bedrijven vervoersplannen uitgewerkt, wat onder de bevoegdheden van collega De Lille valt. In de vervoersplannen zijn soms interessante voorbeelden ontwikkeld, onder meer wat het aantal parkeerplaatsen betreft. Er wordt stap voor stap vooruitgang geboekt.

(verder in het Frans)

Mevrouw Caron, ik heb de meeste van uw vragen al beantwoord. Over de lage-emissiezones in het Iris 2-plan, moet u staatssecretaris De Lille aanspreken. Zo zou de Europese wijk in aanmerking komen voor een proefproject rond een lage-emissiezone.

ligne 82 ont déjà été améliorées, et cela tant en heure de pointe qu'aux heures creuses. D'ici quelques mois, la STIB devrait être en mesure d'y faire circuler de nouveaux tramways, ce qui améliorera l'accessibilité du réseau pour l'ensemble des clients de ce secteur. La remise en service la ligne 97 en permanence sur l'ensemble de son itinéraire est actuellement examinée en fonction des disponibilités budgétaires.

Nous abordons à présent le septième point, consacré aux correspondances. Selon des enquêtes menées auprès des clients de la STIB, il ressort que, contrairement à une idée reçue, le taux moyen de correspondance est resté stable, à 36%.

J'estime qu'il s'agit d'un résultat remarquable au niveau du confort et du temps total de trajet d'un voyage en transports publics.

D'après le baromètre de satisfaction mené par la Région, il ressort que le critère de la fréquence apparaît désormais plus important aux yeux des clients que le nombre de correspondances. Cela étant, mes services examinent avec la STIB la manière de répondre à cet objectif, en sachant que reconnecter certaines lignes mène dans un grand nombre de cas soit à des impossibilités physiques, soit à des grilles de fréquences qui ne permettent plus de répondre adéquatement aux besoins des clients, lesquels évoluent.

Outre le travail continu de vérification des possibilités de suppression de correspondances, la STIB doit travailler en priorité sur l'amélioration de leur gestion. Les mois précédents, des avancées encourageantes ont eu lieu, notamment au niveau des signaux de transit à certaines stations de métro et à la garantie de leur respect par les conducteurs, notamment. Ceci explique aussi que, dans le dernier baromètre, les clients qui effectuent une correspondance avec le métro, y compris aux heures creuses ou le soir, ont constaté une amélioration et lui attribuent de meilleurs scores.

J'en viens à vos questions au sujet des travaux subsidiés. Il est à mes yeux évident que les travaux que les communes réalisent grâce aux subsides régionaux doivent être en cohérence avec la politique régionale en matière de mobilité.

Ce principe est d'ailleurs formellement repris au Plan Iris 2, qui mentionne que "le cadre des travaux

subsidiés sera réformé afin de valoriser spécifiquement les aménagements en faveur des modes de déplacements actifs et de la convivialité et tenir compte de la bonne intégration des transports publics".

Les modifications à apporter à l'ordonnance relative aux travaux subsidiés, portées par mon collègue Bruno De Lille et moi-même, sont en cours de discussion.

À propos des caméras, à présent, comme je l'ai indiqué par le passé, je continue à investir dans le placement de poteaux-radars.

Ces installations sont décidées en concertation avec les six zones de police et le directeur coordonnateur administratif (Dirco) lors des réunions mensuelles de la plateforme de police "sécurité routière".

Le problème de base est et reste la capacité de traitement au niveau du Parquet bruxellois, ce qui permet, certes, d'augmenter le nombre de points de contrôle mais, dans l'état actuel des choses, manifestement pas d'augmenter le nombre de constats.

L'augmentation du nombre de points de contrôle accroît en tout cas le risque de contrôle objectif, parce que le conducteur ne peut jamais savoir si l'un ou l'autre poteau-radar est équipé ou non d'une caméra. Quant à la restructuration des axes de pénétration, comme je vous l'ai déjà expliqué, les projets de réaménagement que j'ai prévus sont repris dans mon plan stratégique.

En ce qui concerne les voiries de pénétration, cela signifie concrètement que, dans le cadre du prolongement de la ligne de tram 94 sur le boulevard de la Woluwe, cette voie sera transformée en un boulevard urbain.

En ce qui concerne les autres projets, il s'agit aujourd'hui d'objectifs qui sont développés dans le cadre d'un plan directeur, et pas encore de projets concrets de réaménagement pour lesquels des budgets ont été prévus au programme ou qui ont simplement fait l'objet d'estimations. Toutefois, ces projets devront être initiés à plus long terme.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes, il entre toujours dans les intentions de

la Région d'instaurer un péage urbain. Nous attendons les résultats d'une étude qui a été lancée conjointement avec les autres Régions pour examiner les modalités pratiques de ce système.

J'aimerais beaucoup pouvoir proposer des avantages alternatifs aux entreprises en faveur de leurs employés, mais n'en ai pas le pouvoir puisque cette initiative dépend des autorités fédérales. M. De Lille a, par contre, bien progressé au niveau des plans de transports d'entreprise.

(poursuivant en français)

Mme Danielle Caron a également posé beaucoup de questions pour lesquelles je pense avoir fourni de nombreuses réponses. Concernant la question portant sur les quartiers de basse émission prévus aussi dans le Plan Iris 2, c'est également mon collègue, M. Bruno De Lille, qui travaille sur ce dossier. Cela reste tout à fait dans les ambitions du gouvernement de transformer par exemple le quartier européen en quartier exemplaire en y développant un projet pilote de quartier basse émission.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).*- *Ik ontken niet dat er maatregelen worden genomen, maar ik heb de indruk dat u het dringend karakter van de problemen onderschat.*

Ik ben het niet eens met de stelling dat de concurrentiekracht van bedrijven wordt ondermijnd als de capaciteit van de autowegen wordt verlaagd. Als het Brussels Gewest goede alternatieven voor autoverkeer kan aanbieden, wordt onze stad aantrekkelijker voor bedrijven. Het kan trouwens niet de bedoeling zijn dat de kosten die door het autoverkeer worden veroorzaakt, moeten worden gedragen door de Brusselaars die het nu al niet breed hebben. Autoverkeer veroorzaakt bovendien gezondheidsproblemen, wat ook geld kost. De vraag wie voor de kosten moet instaan, is dus cruciaal.

Ik ben een voorstander van stadstol, zoals in het centrum van Londen. Daar is helemaal geen bedrijfsvlucht aan de gang. ECOLO organiseerde eerder een colloquium met vertegenwoordigers van

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

Mme Céline Delforge.- Je ne compte pas me lancer dans une discussion sur ce qui est ambitieux ou non en matière de mobilité, mais j'avoue que je me base très facilement sur ce qui se fait à l'étranger. Des choses sont certes faites, mais je n'ai pas l'impression que l'on prend en charge le caractère urgent de la situation. Je veux bien entendre qu'il est question de compétitivité d'entreprise, mais le fait est qu'il existe le concept de "coût externe".

Actuellement, je remets en cause l'idée que diminuer les capacités routières ferait décroître les capacités de l'entreprise par exemple. Je n'y crois absolument pas. Je crois que plus notre Région est capable d'offrir des alternatives performantes au transport individuel en voiture, plus nous sommes attractifs pour des entreprises. D'autre part, cela reviendrait à dire que les coûts externes peuvent continuer à être supportés par les Bruxellois qui ont de petits revenus. Si l'on ajoute à cela les problèmes de santé qui vont de pair avec les problèmes financiers, le coût est bel et bien là. Dès lors, la

de stad Londen, die kwamen uitleggen hoe ze met het tolsysteem het autoverkeer hebben teruggedrongen.

Ik denk dat het perfect mogelijk is om een tolzone in te voeren in de Vijfhoek en in enkele andere bedrijvzones die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zonder dat we daarover moeten overleggen met andere gewesten of dat er een mobiliteitsprobleem zou ontstaan. Een dergelijke stadstol zou goed zijn voor de mobiliteit, de levenskwaliteit en de gezondheid.

U kunt niet langer maatregelen uitstellen met het argument dat de Brusselse bedrijven eronder zouden lijden. Artsen trekken aan de alarmbel omdat steeds meer zuigelingen ernstige ademhalingsproblemen hebben door de luchtvervuiling.

Ik ben het niet eens met de argumenten die u hebt aangehaald over het beperken van de opsplitsing van tram- en buslijnen. Hoezeer de MIVB zich ook inzet om het overstappen in goede banen te leiden, het is beter dat lijnen niet worden opgesplitst. U zegt dat het overstappen in de metrostations vlotter gaat door een verbetering van de bewegwijzering, maar heel wat metrogebruikers delen die mening zeker niet.

Overigens hebben veel Brusselaars geen metrostation in hun buurt. Zij hebben er geen boodschap aan om te horen dat je nu vlotter kunt overstappen in de metro. Veel mensen hadden vroeger een rechtstreekse bus of tram, maar moeten tegenwoordig een of zelfs twee keer overstappen.

Ik pleit voor een enquête onder Brusselaars die het openbaar vervoer gebruiken om zich, bijvoorbeeld in het weekend, naar plaatsen te begeven die niet per se belangrijke groeipolen zijn. Zij zijn helemaal niet tevreden dat ze vaker moeten overstappen. Vooral voor personen met een beperkte mobiliteit, voor mensen met kinderwagens enzovoort is overstappen heel lastig.

In het regeerakkoord staat dat de organisatie van het tram- en busnetwerk moet worden bijgestuurd om het splitsen van lijnen zoveel mogelijk te vermijden. Ik wil dat u daarvan werk maakt in plaats van het probleem te minimaliseren.

question est de savoir à qui il revient de faire porter ce coût.

À ce niveau, je crois donc que la question du péage urbain est justement extrêmement intéressante. Si l'on se réfère à l'exemple de Londres, il n'y a pas de délocalisation d'entreprises dans la zone qui fait partie du péage urbain. Il y a eu des auditions dans cette enceinte parlementaire sous la législature précédente. Le groupe ECOLO a organisé, au sein de ce parlement, un colloque au cours duquel les Londoniens sont venus expliquer en détail la mise en œuvre ainsi que les mesures qui permettent d'atteindre, comme chez eux, un report modal et donc une diminution du pourcentage de gens qui se déplacent en voiture au bénéfice du transport en commun.

Je me permets de penser que nous pourrions tout à fait mettre en œuvre un péage urbain qui serait limité au Pentagone ainsi qu'à deux ou trois zones d'emploi principales, sans que cela ne nécessite une concertation avec d'autres Régions et que cela n'entrave en rien la mobilité de qui que ce soit. Il s'agit de zones extrêmement bien desservies. Cela permettrait donc, bien au contraire, d'améliorer la mobilité, la qualité de vie et surtout de mettre un terme à ce scandale qui fait que, chaque année, le nombre de bébés se retrouvant pour plusieurs jours à l'hôpital en raison de bronchites, de bronchiolites, augmente.

Dans de telles circonstances, on ne peut décemment pas répondre - je pense en outre que ce raisonnement est faux - qu'il n'est pas bon pour la compétitivité des entreprises de faire le nécessaire pour éviter de rencontrer ce genre de problèmes, qui s'aggravent avec le temps. Aujourd'hui, les médecins paniquent très vite parce qu'ils savent que les problèmes respiratoires des nourrissons sont graves et directement liés à la qualité de l'air.

Je ne peux donc que continuer à plaider pour le péage urbain, même s'il ne m'a pas l'air en bonne voie pour le moment. Par contre, au niveau des ruptures de charge, j'ai sous les yeux un accord du gouvernement prévoyant, je cite, "la révision du plan trams/bus afin de limiter au maximum les ruptures de charge". Je ne partage pas les arguments que vous avez utilisés.

Quoi que l'on fasse, l'amélioration des correspondances ne remplacera jamais l'absence de

Er moet dringend aandacht worden besteed aan de grote invalswegen naar de stad. Wie daar woont wordt het meest blootgesteld aan het fijn stof van het drukke autoverkeer. Als we de capaciteit van de in- en uitstroom van autoverkeer niet afbouwen en tegelijkertijd andere verplaatsingsmethoden bevorderen, zullen we onze doelstellingen nooit bereiken.

U noemt het regeerakkoord ambitieus. Dan is het hoog tijd dat u een versnelling hoger schakelt, want fijn stof is nefast voor de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars.

ruptures de charge. Pour s'en apercevoir, il suffit de constater le nombre d'escalators en panne dans les stations de métro : je veux bien que l'on me dise que les conditions de correspondance ont été améliorées grâce aux panneaux de transit, mais je crois que, si vous rencontriez les gens qui habitent aux environs de la station Étangs Noirs, vous vous heurteriez à leurs réactions hostiles à la suite de ce qu'ils ont vécu pendant six mois.

Par ailleurs, de nombreux Bruxellois ne bénéficient pas du métro. A priori, cela n'est pas grave. Mais il serait alors osé de leur expliquer que les correspondances avec le métro ont été améliorées. Je pense que le nombre de gens qui, de un seul trajet en bus ou en tram, sont passés à deux voire trois trajets, a augmenté.

Je veux donc bien que l'on fasse une enquête auprès des clients, à un moment où un gros flux de navetteurs prend principalement le métro ou encore le week-end, auprès de Bruxellois qui doivent se rendre dans un endroit qui n'est pas nécessairement un gros pôle de développement. Vous constaterez que les gens sont embêtés par ces ruptures de charges, qui sont d'autant plus ennuyeuses pour les PMR, les personnes qui portent des sacs ou qui ont des poussettes.

J'aimerais donc que l'on reste dans le cadre de l'accord du gouvernement et que, lorsque l'accord du gouvernement fait référence à "la révision du plan trams/bus afin de limiter au maximum les ruptures de charge", on ne minimise pas l'ampleur du problème car, dans ce cas, il ne fallait pas le mettre dans l'accord du gouvernement ou le signer.

Les entrées de ville et les axes de pénétration sont fondamentaux. À plus long terme, cela est vraiment inquiétant. Ils doivent constituer une urgence parce que c'est là qu'on trouve les populations les plus exposées aux particules fines et aux flux automobiles importants mais aussi parce que c'est une évidence. Si l'on ne réduit pas la capacité d'entrée automobile - et là je rejoins les interpellations précédentes sur le RER - tout en augmentant la capacité en autres modes de déplacement, nous n'atteindrons jamais nos objectifs.

Si vous voulez qualifier notre accord de gouvernement d'ambitieux, alors il faut accélérer le rythme pour parvenir à de véritables résultats, car

- *Het incident is gesloten.*

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

**betreffende "het geringe aantal vrouwelijke
personeelsleden bij de MIVB".**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

**betreffende "de aanwezigheid van
vrouwelijke personeelsleden bij de MIVB".**

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Uit de jaarbalans van de MIVB blijkt dat er maar weinig vrouwen bij deze instelling werken. In 2010 vertegenwoordigen de vrouwen amper 5% van de bestuurders en 2% van de technici. Een van de doelstellingen van het diversiteitsplan van de MIVB bestaat erin om het aantal vrouwelijke personeelsleden, vooral als bestuurder, op te trekken tot 9% in 2012 en 15% in 2015.*

Het beroep van metro-, tram- of busbestuurder wordt als typisch mannelijk beschouwd en lijkt maar weinig vrouwen aan te trekken. Het gaat nochtans om een dienstenberoep dat meer verantwoordelijkheid dan fysieke kracht vergt. Wij moeten dus aan het imago werken.

Hoeveel vrouwen hebben in 2010 bij de MIVB gesolliciteerd? Hoeveel vrouwen werden in dienst genomen? Voor welke functies? Hoeveel kandidaturen werden geweigerd? Om welke redenen?

les particules fines touchent à la santé des Bruxellois, à leur qualité de vie et à nos enfants. Nous avons des obligations de résultat.

- *L'incident est clos.*

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

INTERPELLATION DE M. JAMAL IKAZBAN

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

**concernant "la faible présence féminine au
sein du personnel de la STIB".**

INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

**concernant "la présence de personnel
féminin à la STIB".**

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

M. Jamal Ikazban.- Le bilan annuel de la STIB, présenté ce mercredi 25 mai, laisse apparaître une très faible représentativité féminine au sein du personnel. En 2010, les femmes représentaient à peine 5% du personnel de conduite. Elles ne seraient que 2% dans la catégorie "mécanicien et technicien". L'un des objectifs du plan de diversité élaboré par la STIB est dès lors d'augmenter le pourcentage de femmes dans l'entreprise, et notamment aux postes de conduite, afin d'atteindre 9% en 2012 et 15% en 2015.

Encore perçu comme typiquement masculin, le métier semble peu attirer les femmes. C'est probablement sur son image qu'il faut travailler. La conduite est un métier de service, qui demande de la responsabilité plus que de la force physique.

Face à ce constat, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Combien de candidatures féminines la STIB a-t-

Heeft de MIVB, naar het voorbeeld van De Lijn, maatregelen genomen om de integratie van vrouwen te bevorderen?

Wat zult u doen om het imago bij te sturen en meer vrouwen ertoe aan te zetten bij de MIVB te solliciteren?

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Naar aanleiding van de voorstelling van de jaarbelans van de MIVB, wees een Brussels dagblad erop dat slechts 9% van de personeelsleden vrouwen waren, terwijl dat bij De Lijn 18% is.

Volgens de woordvoerder van de MIVB ligt de oorzaak daarvan in het feit dat het bij hen vooral om technische beroepen gaat en dat vrouwen niet geïnteresseerd zijn om te werken als rijtuigmaker of monteur. Het bedrijf telt echter ook nauwelijks 5% vrouwelijke bestuurders.

Bij de bespreking van het Pekingrapport werd al op deze lacune gewezen. Naar aanleiding daarvan had de MIVB uiteengezet hoe ze het probleem zou aanpakken. Wij waren toen niet echt van de MIVB-aanpak overtuigd en het bewijs is nu geleverd. We zijn nu vele jaren later en de situatie is nog maar weinig veranderd.

Kan de minister deze tendens bevestigen? In welke MIVB-functies zijn de vrouwen het minst en in welke het meest vertegenwoordigd? Hebt u cijfers hieromtrent? Gaat het hierbij om een blijvende tendens?

Welke maatregelen werden er genomen om het aandeel van de vrouwen bij het personeel te vergroten op alle niveaus van het bedrijf? Werd de communicatie rond de aanwervingen aangepast? Vond er een globale evaluatie over genderbeleid plaats? Werd deze kwestie besproken?

Kwamen bij de bespreking ook opleidingsplaatsen aan bod?

elle reçues en 2010 ? Combien de femmes ont été engagées et pour quelles fonctions ?

Quel est le pourcentage de candidatures refusées et pour quelles raisons ?

Existe-t-il des mesures favorisant l'intégration des femmes, telles qu'elles existent chez De Lijn ?

Quelles actions seront mises en place afin de changer cette image et éventuellement d'inciter davantage les femmes à postuler à la STIB ?

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Ce mercredi 25 mai, la STIB présentait son bilan annuel. La presse en a fait écho en relevant les principales réalisations et en pointant l'un ou l'autre élément significatif. C'est ainsi qu'un quotidien bruxellois a titré à ce sujet, "La STIB est trop masculine", et l'article de relever que la première entreprise bruxelloise n'emploierait que 9% de femmes contre le double, soit 18% pour sa voisine du nord, la société De Lijn.

Selon la porte-parole de la STIB, ce chiffre particulièrement faible trouve une partie de son explication dans la nature de l'entreprise et son caractère industriel. Les métiers y sont majoritairement techniques et pour les carrossiers et les mécaniciens, la proportion de femmes n'atteint que 2%.

Cependant, alors que la majorité du personnel de la STIB est composée de conducteurs, là aussi la présence de personnel féminin est également très faible, avec moins de 5% de femmes conductrices.

Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder cette question lors du débat relatif au rapport Pékin. Dans ce cadre, nous avons entendu des responsables de la STIB et nous nous étions rendu compte du travail encore très important à réaliser en la matière.

C'était avec votre prédécesseur, lors de la précédente législature, et lorsque les représentants de la STIB sont venus présenter la manière dont ils envisageaient de remédier à cette situation, nous n'étions pas enthousiasmés, ni réconfortés par les propositions. En effet, celles-ci étaient peu encourageantes, car leur analyse et leur projet

Werd de vergelijking gemaakt met andere vervoersmaatschappijen in en buiten België? Wordt er voorzien in een uitwisseling van goede praktijken?

étaient un peu à côté de la plaque. La preuve en est que plusieurs années plus tard, la situation n'a pas vraiment évolué.

Pouvez-vous nous confirmer et nous préciser cette tendance ? Au sein des différents secteurs de la STIB, quels sont les fonctions où la mixité est faible et celles où elle est plus renforcée ? Avez-vous des chiffres précis ? Cette tendance s'inscrit-elle dans la durée ?

Par ailleurs, quels sont les dispositifs et les actions concrètes qui ont été mis en œuvre depuis bientôt deux ans pour favoriser davantage de mixité ? Plus précisément, qu'est-ce qui a été réalisé pour attirer davantage de femmes au niveau du recrutement mais également au niveau du cadre et du contexte ainsi que des conditions quotidiennes de travail ? La communication de recrutement a-t-elle été adaptée en fonction de cette situation afin d'attirer plus de femmes ?

Une évaluation générale des politiques du genre développées à la STIB a-t-elle déjà eu lieu ? Une réflexion a-t-elle lieu à ce sujet ? Si oui, qui la suscite et comment est-elle menée ?

Concernant cette réflexion, des liens sont-ils faits avec les lieux de formation ?

Enfin, des comparaisons avec d'autres sociétés de transports publics, que cela soit en Belgique ou à l'étranger, et des échanges de bonnes pratiques sur cette question ont-ils été mis en œuvre et/ou sont-ils envisagés ?

Samengevoegde bespreking

Discussion conjointe

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In 2010 hebben 3.147 vrouwen bij de MIVB gesolliciteerd, wat neerkomt op 20% van de ontvangen kandidaturen. De rekruteringsprocedure heeft tot de aanwerving van 77 kandidates geleid. Voorts werd ongeveer 15% van de kandidates in de werfreserve opgenomen. De kandidates werden op zeer gevarieerde posten aangesteld: techniek, verkoopsondersteuning, administratieve steun, human resources. Ik kan u meer gedetailleerde gegevens bezorgen als u dat wenst.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je me permets de vous rappeler que ce sujet, auquel j'attache personnellement la plus grande importance, a déjà fait l'objet de plusieurs questions au sein de cet hémicycle. La lecture de la réponse que j'ai apportée à la question écrite n° 450 de votre collègue M. Emin Özkara pourrait, entre autres, vous éclairer sur le sujet.

En 2010, 3147 femmes ont postulé à la STIB, ce qui représente 20% des candidatures reçues. La

Wanneer de kandidaturen werden afgewezen, was dat meestal omdat de personen niet het gezochte profiel hadden. De cijfers lopen grotendeels gelijk met die voor het mannelijk personeel.

De MIVB neemt perfect de wettelijke bepalingen inzake gelijke kansen in acht. Zij ziet erop toe dat dezelfde groeimogelijkheden aan mannen en vrouwen worden aangeboden. Alle functies en niveaus staan open voor mannen en vrouwen. De gelijkheid staat ook ingeschreven in het ethisch charter van de MIVB.

Sinds enkele jaren neemt de vrouwelijke aanwezigheid toe in alle functies, ook al blijft de index voor de man-vrouwverdeling zwakker in de technische functies en rijfuncties dan in de kader- en directiefuncties. Het gaat jammer genoeg om een algemene tendens op de arbeidsmarkt.

De MIVB heeft, om meer vrouwen aan te trekken, de diversiteitscampagne "We are the MIVB" opgezet, specifieke job days voor vrouwen georganiseerd, personeelsadvertenties geplaatst waarin vrouwen figureren en waarin expliciet de wil van de MIVB wordt vermeld om vrouwelijk personeel aan te werven en een referralprogramma opgezet dat gericht is tot de medewerkers van de MIVB, hun vriendinnen en vrouwelijke kennissen.

De MIVB neemt bovendien sinds 2010 deel aan het Europees project WISE (Women Employment in urban public transport sector). Dat project loopt van december 2010 tot december 2011 en beoogt een betere toegang van vrouwen tot de beroepen van het openbaar vervoer, betere werkvoorwaarden, gelijkheid in opleiding, verbetering van de bedrijfscultuur met respect voor de noden van mannen en vrouwen en verbetering van het evenwicht tussen werk en privéleven voor mannen en vrouwen.

Het project organiseert momenteel een kwantitatieve enquête bij 80 openbaarvervoersondernemingen in de 27 EU-landen om de goede praktijken te identificeren. Die enquête zal de MIVB toelaten zich te positioneren in de Europese context.

Met het oog op de betere integratie van vrouwen beschikt de MIVB op al haar sites, en in de mate van het mogelijke ook op het netwerk, over gescheiden toiletten en kleedkamers. Bovendien

procédure de recrutement a abouti à l'engagement de 77 candidates. Par ailleurs, la STIB a placé environ 15% des candidates en réserve de recrutement. Les postulantes ont été engagées à des postes très variés : technique, support de ventes, support administratif, ressources humaines. Pour le poste d'ouvrier de station, un peu plus de 20% de femmes ont été engagées. Je puis cependant vous fournir des chiffres plus précis si M. Jamal Ikazban et Mme Viviane Teitelbaum le souhaitent.

Dans la plupart des cas, les candidatures rejetées le sont sur base du CV qui ne correspond pas au profil recherché. D'une manière globale, ces chiffres sont sensiblement identiques à ceux enregistrés pour le personnel masculin.

En matière d'égalité des chances, la STIB respecte parfaitement les dispositions légales en application. Elle veille à offrir les mêmes possibilités d'évolution aux hommes et aux femmes. Toutes les fonctions et tous les niveaux sont ouverts aux deux sexes et l'égalité est inscrite dans la charte éthique de la STIB.

Depuis quelques années, l'indicateur de mixité est en augmentation à la STIB et la présence féminine se renforce dans tous les types de fonctions. Il faut néanmoins constater que le taux de mixité reste assez faible dans les fonctions techniques et de conduite. Il est en revanche plus important dans les fonctions d'encadrement et de direction. Il s'agit malheureusement d'une tendance générale sur le marché de l'emploi et non propre à la STIB.

Face à ce constat, la STIB a mis en place une politique de diversité liée aux besoins de l'entreprise. Des indicateurs permettent de suivre le succès des initiatives entreprises et de les adapter, le cas échéant. Parmi ces initiatives, citons :

- une campagne diversité ("We are the STIB") ;
- des Job Days spécifiquement destinés aux femmes ;
- des offres d'emploi illustrées par des figurantes, afin de susciter un effet miroir et dans lesquelles il est explicitement fait mention de la volonté de la STIB de recruter du personnel féminin ;
- un programme de références spécifiquement adressé aux collaboratrices de la STIB, envers

kunnen de MIVB-chauffeurs hun diensten onderling wisselen om hun privéleven zo goed mogelijk met hun beroepsleven te combineren.

leurs amies et connaissances féminines.

Par ailleurs, la STIB participe depuis 2010 au projet européen Women Employment in Urban Public Transport Sector (WISE), en qualité de membre du comité de pilotage et de participant actif. Le projet est initié par l'Union internationale des transports publics (UITP) dans le cadre d'un programme européen sur le dialogue social. Il est soutenu par la Commission européenne.

Le projet a lieu de décembre 2010 à décembre 2011 et vise à de meilleures représentation et intégration des femmes dans le domaine des transports publics. Il poursuit les objectifs suivants :

- un meilleur accès des femmes à tous les métiers des transports publics, y compris les fonctions techniques et de management ;
- de meilleures conditions de travail pour rendre les métiers attrayants ;
- l'égalité dans les formations ;
- l'amélioration de la culture des entreprises pour le respect des besoins des hommes et des femmes ;
- l'amélioration de l'équilibre travail-vie pour les hommes et les femmes.

Le projet réalise actuellement une enquête quantitative auprès de 80 sociétés de transports publics dans 27 pays de l'Union européenne. Cette enquête a pour but d'analyser et d'identifier les bonnes pratiques. Elle permettra à la STIB de se situer dans ce contexte européen.

En ce qui concerne les mesures que la STIB prend pour favoriser l'intégration des femmes, j'ajoute que la société dispose de toilettes et de vestiaires séparés sur l'ensemble de ses sites. En outre, les chauffeurs peuvent interchanger leurs services, ce qui permet une plus grande flexibilité afin de combiner au mieux vies professionnelle et privée.

Cela vaut bien évidemment pour les hommes comme pour les femmes, puisque dans la réalité sociologique bruxelloise, le nombre de familles monoparentales, dans lesquelles la charge des enfants incombe aussi bien à l'homme qu'à la femme, augmente.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Het zou interessant zijn om de volledige opsplitsing voor alle functies, niveaus en graden volgens het geslacht te kennen. U zegt dat er een verbetering merkbaar is, maar er blijft nog heel wat werk aan de winkel.*

Ik wist niet dat er jobdagen voor vrouwen werden georganiseerd. Ik vermoed dat ik niet de enige ben. Kunt u hier wat meer informatie over geven?

Het is belangrijk om bepaalde functies bij de MIVB aantrekkelijker te maken. Misschien zou u daarvoor kunnen samenwerken met de vrouwenverenigingen.

Het imago van de MIVB zal er alleen maar beter op worden wanneer er meer vrouwen bij deze onderneming werken. Een openbare vervoersmaatschappij moet een weerspiegeling van de maatschappij zijn. Momenteel zijn er veel problemen met onrespectvol gedrag. De aanwezigheid van vrouwen zorgt vaak voor meer rust en respect.

Er lopen heel wat proefprojecten in andere landen. Ook De Lijn heeft interessante campagnes om vrouwen aan te trekken. Het is uw taak, als minister en als vrouw, om impulsen aan het wervingsbeleid te geven en de banen bij de MIVB aantrekkelijker te maken.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

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

M. Jamal Ikazban.- Je vous remercie pour vos réponses. Si vous avez des données, je serais très heureux de les recevoir. Je suis aussi très heureux d'avoir été rejoint dans mon interpellation par Mme Teitelbaum.

Vous donnez des chiffres, mais on sait très bien qu'il y a encore des choses à faire. Je serais intéressé par la répartition complète hommes-femmes, à tous les niveaux, tous les grades et toutes les fonctions de la STIB.

On peut tout faire dire aux chiffres. Si vous avez une femme dans un service et que trois ans après vous en avez deux, vous pouvez dire que vous avez augmenté le taux de 100%.

Vous m'apprenez qu'il y a des Job Days pour les femmes, je l'ignorais et je crois que je ne suis pas le seul. Pourrais-je avoir plus d'informations à ce sujet ?

Il est absolument nécessaire de rendre certaines fonctions à la STIB plus attrayantes et de favoriser l'émergence de candidatures féminines. Cela passe par des actions, des campagnes, etc. Peut-être faut-il aussi songer à collaborer avec des associations qui travaillent avec des femmes, qu'il s'agisse de réinsertion ou autre.

L'amélioration de l'image de la STIB passera aussi par la femme. La présence féminine amène parfois cette petite touche supplémentaire dans une société de transports publics qui doit être à l'image de sa population.

Concernant tous les problèmes de manque de respect, on sait que très souvent la présence de femmes amène plus de respect et de calme.

J'insiste, Mme la ministre. Des expériences ont été menées dans d'autres pays. Chez nous, De Lijn développe des campagnes intéressantes pour attirer les femmes vers le secteur. C'est votre rôle, en tant que ministre et en tant que femme, d'impulser des politiques de recrutement et de rendre plus attrayantes les fonctions à la STIB.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ik kijk uit naar de cijfers die u ons zult bezorgen.*

Er werden slechts 77 kandidates geselecteerd van de 3.147 vrouwen die solliciteerden. Dat is slechts 2,44%. Hoe komt dat? Zijn ze niet voldoende opgeleid?

De jobdagen voor vrouwen zijn onvoldoende bekend. Hoeveel van deze jobdagen werden er reeds georganiseerd? Waarom wordt er gekozen voor een specifieke jobdag?

Het probleem zou voortkomen uit het imago van het beroep. Er werden klaarblijkelijk inspanningen gedaan om vrouwen aan te trekken. Via welke kanalen gebeurde dit? Hoe zit het met de opleiding? Waar loopt het fout?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De MIVB ontvangt heel wat kandidaturen, zowel van mannen als vrouwen. Het is een goed teken dat zo veel vrouwen bij de MIVB willen werken. Het aantal vrouwen dat uiteindelijk wordt aangeworven is verhoudingsgewijs hetzelfde als dat bij de mannen. Ook bij de mannen wordt slechts een klein deel van de kandidaten geselecteerd.*

De specifieke jobdagen worden georganiseerd, omdat er in verhouding nog altijd te weinig vrouwen bij de MIVB werken. Het gaat dus geenszins om een maatregel van seksuele segregatie. De MIVB zorgt er ook voor dat er in haar campagnes altijd vrouwen te zien zijn. De MIVB wil geen mannelijk imago scheppen.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je serai ravie de prendre connaissance des chiffres que vous nous transmettez.

J'ai trois petites questions complémentaires.

Vous dites que sur les 3.147 femmes qui ont postulé, 77 candidates ont été retenues. Cela représente 2,44% des femmes qui se présentent pour l'obtention d'un emploi. C'est vraiment un très petit pourcentage. Comment peut-on l'expliquer ? Est-ce parce qu'elles ne sont pas qualifiées ?

Ma deuxième question complémentaire rejoint celle de M. Jamal Ikazban portant sur le Job Day des femmes. Je n'en connaissais pas l'existence. Je trouve cette initiative à la fois fort sympathique et inquiétante, surtout vu le chiffre très interpellant de 77 candidates embauchées sur les 3.147 postulantes.

Vu que ce Job Day est une initiative très récente, il n'a peut-être pas encore eu assez d'impact. Combien de Job Days ont-ils déjà été organisés ? Pourquoi l'information est-elle cloisonnée ? Qu'il y ait un accueil particulier, je peux le comprendre, mais pourquoi aller jusqu'à un Job Day spécifique ?

Enfin, il semble s'agir d'un problème d'image du métier. J'entends bien qu'un effort a été fait pour aller "chercher" ces femmes via les amis, les réseaux, etc. Quels sont ces réseaux ? Quel lien est-il fait avec la formation ? Où le bât blesse-t-il ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Énormément de personnes postulent à la STIB et parmi elles, des femmes et des hommes. La proportion de femmes recrutées au final est la même que celle des hommes. Ce chiffre ne correspond donc pas à une minorité en regard du nombre de personnes engagées.

Le fait qu'un si grand nombre de femmes souhaitent travailler à la STIB est un signe positif. Du côté des hommes également, seule une petite partie des candidats sont retenus.

À propos des Job Days, si un tel effort est fait en termes d'engagement des femmes à la STIB, c'est parce qu'on y constate trop peu de personnel féminin. Ce n'est en rien la marque d'une ségrégation sexuelle. En outre, l'image de la femme est toujours bien présente dans les publicités de la

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Deze functies moeten worden opgewaardeerd en aantrekkelijker gemaakt. Het is positief dat de MIVB zoveel vrouwelijke kandidaturen ontvangt. Misschien moet er ook aandacht besteed worden aan de kandidaturen die worden geweigerd.*

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).*- *De arbeidsvoorwaarden moeten aantrekkelijker worden gemaakt, zodat vrouwen zich goed voelen bij de MIVB.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende "de roltrappen in het station Zwarte Vijvers".

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).*- *Vorige zomer werd vastgesteld dat de roltrappen van het station Zwarte Vijvers niet conform waren. De renovatie werd gestart tijdens de winter, maar is nog steeds aan de gang. Er werd ook nog geen lift geplaatst voor personen met een handicap.*

U kondigde aan dat het station vanaf juni 2011

STIB. La volonté est clairement de ne pas donner d'elle une image masculine.

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

M. Jamal Ikazban.- Je souhaite insister sur la nécessité de revaloriser ce type de fonctions et de les rendre plus attrayantes. Le nombre important de candidatures féminines est un bon signe. Peut-être faut-il travailler sur celles qui sont refusées.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaite quant à moi insister sur les conditions de travail à la STIB et attirer l'attention sur les mesures à prendre pour que les femmes s'y sentent bien.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant "les escalators de la station Étangs noirs".

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

M. Jamal Ikazban.- À ce jour, les escalators de la station Étangs noirs ne sont toujours pas remplacés et l'ascenseur pour personnes handicapées n'est toujours pas installé. Leur non-conformité avait été constatée l'été dernier et la rénovation a débuté en hiver.

Vous annonciez initialement que la station serait

opnieuw toegankelijk zou zijn. De MIVB spreekt nu van eind april 2012. De werken zullen een jaar langer duren dan gepland. Roltrappen en lift zijn nochtans van essentieel belang voor reizigers met beperkte mobiliteit, ouderen, zwangere vrouwen en kinderen.

Hoe wordt deze vertraging uitgelegd? Hoe zult u deze situatie snel regelen?

Wel heb ik gemerkt dat er sedert vorige week opnieuw wordt gewerkt aan de roltrappen. Wat is de huidige stand van zaken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Tijdens een vorige commissievergadering heb ik reeds uitvoerig geantwoord op de vraag van uw collega Delforge over hetzelfde onderwerp.*

Mijn antwoord van toen is nog steeds actueel. Het is inderdaad zo dat sinds begin deze week de roltrappen weer functioneren.

De komende weken moeten nog werken worden uitgevoerd aan de roltrappen. Sommige zullen dus nog worden stilgelegd. Er zal echter voor gezorgd worden dat er steeds één van de roltrappen gebruikt kan worden.

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban *(in het Frans).- De mededeling van de MIVB dat de werken pas in april 2012 zullen beëindigd zijn, klopt dus niet?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De datum van de inwerkingstelling van de*

opérationnelle dès juin 2011, or il semble que la STIB ait remplacé la date butoir du 29 avril 2011 par le 29 avril 2012 sur une affiche apposée à la sortie du métro. Le délai se voit dès lors rallongé d'un an. La pose de ces appareils est pourtant essentielle pour les usagers du métro, dont les femmes enceintes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les enfants ainsi que pour la population des quartiers avoisinants.

Quelles raisons sont invoquées pour justifier cet allongement du délai ?

Quelles décisions avez-vous prises pour qu'une solution rapide soit concrétisée tant au niveau de ces quatre escalators que des ascenseurs non encore installés et qui, eux aussi, se font attendre ?

Je précise que cette question est posée telle qu'elle devait l'être la semaine passée. J'ai toutefois constaté qu'entre-temps, des travaux avaient été entamés autour des escalators. Pouvez-vous nous éclairer sur l'avancement de ce dossier ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- À l'occasion de la Commission Infrastructure du 2 février 2011, j'ai répondu de façon extensive aux questions de votre collègue Mme Delforge relatives à l'accessibilité de cette station à l'aide d'ascenseurs et d'escalators. Cette réponse reste d'actualité et dès lors, je vous y renvoie.

La seule chose que je peux ajouter, c'est que les premiers escalators ont été mis en service la semaine passée et le dernier, au début de celle-ci.

Lors des derniers travaux à effectuer sur ces escalators, certains seront encore mis à l'arrêt dans le courant des prochaines semaines, mais il sera veillé à ce qu'il y ait toujours des escalators en fonctionnement pour remonter à la surface.

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

M. Jamal Ikazban.- Vous pouvez dès lors m'affirmer que l'affichette de la STIB mentionnant la date de fin des travaux est une erreur ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le calendrier de remise en service des escalators n'a pas changé.

roltrappen werd niet gewijzigd.

De heer Jamal Ikazban (*in het Frans*).- *Bent u het ermee eens dat de inwerkingstelling te lang op zich heeft laten wachten, vooral voor personen met beperkte mobiliteit?*

Ik dring erop aan dat u bij toekomstige werken in metrostations in tijdelijke oplossingen voorziet. Indien geen van de roltrappen kan functioneren, moet er extra personeel worden ingezet om de reizigers te helpen. Het imago van de MIVB kan er alleen maar door verbeteren.

- Het incident is gesloten.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de modaliteiten en criteria die Mobiel Brussel hanteert voor het uitvoeren van herstellingswerken, signalisatie of andere onvolkomenheden aan het Brusselse wegdek".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

M. Jamal Ikazban.- Vous serez donc également d'accord sur le fait que le temps de remise en service a été beaucoup trop long pour les usagers et principalement pour les publics ayant des difficultés de mobilité. Je sais qu'il n'est pas possible de tout prévoir, mais il s'agit ici du respect de la population vivant dans ce quartier.

Je ne peux que vous encourager à être vigilante à l'avenir, que ce soit dans cette commune ou ailleurs, et de veiller à prévoir des solutions temporaires pour les chantiers de longue durée. Si ce n'est un escalator en fonction, au moins du personnel pour aider les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou les personnes avec poussette. Il faut tirer des enseignements du déroulement des rénovations à la station Étangs noirs, il en va de l'image de la STIB et du respect de ses usagers.

- L'incident est clos.

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATIONS

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

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 modalités et les critères utilisés par Bruxelles Mobilité pour la réalisation de travaux de réparation, de signalisation, ou toute autre déféctuosité du revêtement de la route à Bruxelles".

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

Mevrouw Annemie Maes.- Wie klachten heeft over de gewestwegen in Brussel, kan daarvoor terecht bij Mobiel Brussel. Op de website staan een groen 0800-nummer en een e-mailadres waarop mensen met klachten over beschadigingen aan het wegdek, bewegwijzing of andere onvolkomenheden terecht kunnen. Brusselaars die klagen over 'kleine' problemen, zien hun klacht in het beste geval geregistreerd, maar daarom nog niet opgelost.

Ze worden bovendien onvoldoende op de hoogte gehouden van wat er verder met hun klacht gebeurt en wie zich verder met het probleem zal bezighouden. Is dat Mobiel Brussel, Net Brussel of de gemeente? Ze weten ook niet wanneer en of het probleem binnen een redelijke termijn zal worden aangepakt.

Domme dingen, zoals half geschilderde zebrapaden, het ontbreken van M2-bordjes enzovoort, blijven soms maandenlang zonder een minimale aanpassing. Ernstige defecten, zoals enorme putten in het wegdek die voor auto's op het eerste zicht misschien niet zo problematisch zijn maar die wel een reëel gevaar kunnen betekenen voor fietsers, worden blijkbaar door de controleurs van Mobiel Brussel als niet prioritair beschouwd.

Daardoor komt de reparatie van het wegdek in het beste geval helemaal onderaan de lijst van herstellingen te staan. Maar als het goed is, zeg ik het ook. Ik ben zeer tevreden en samen met mij de buurtbewoners dat die enorme put waar ik het een vorige keer over had, eindelijk is hersteld.

Er wordt gesuggereerd dat Mobiel Brussel onvoldoende manschappen heeft om problemen met het wegdek en andere gevaarlijke situaties, gesignaleerd door inwoners, op korte termijn te verhelpen. Toen het fietspad langs het kanaal in Anderlecht midden november werd bedolven met modder en puin na de overstromingen, duurde het wekenlang vooraleer een heel klein deel van het fietspad puinvrij werd gemaakt.

Vrijwilligers hebben de rest van het puin maanden na datum dan maar zelf opgeruimd. Ook wanneer stenen van een beschadigd wegdek door vrachtwagens op het fietspad terechtkomen, zoals op de Vilvoordselaan, duurt het een eeuwigheid vooraleer de situatie rechtgezet wordt, vaak nadat men eerst de mensen van het kastje naar de muur

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les plaintes relatives à l'état des voiries régionales peuvent être adressées par téléphone - via un numéro vert - ou par courriel à Bruxelles Mobilité.*

Les personnes qui signalent des problèmes de minime importance ne sont pas suffisamment informées du suivi de leur plainte et ignorent qui - Bruxelles Mobilité, Bruxelles-Propreté ou la commune - prend le problème en charge, et dans quel délai.

Des choses idiotes, comme des passages pour piétons à moitié peints, restent non résolues des mois durant. Des problèmes plus graves, comme des trous énormes dans le revêtement, qui représentent un réel danger pour les cyclistes, ne sont vraisemblablement pas considérés comme prioritaires par Bruxelles Mobilité.

Le service laisse entendre qu'il manque de personnel pour rectifier à court terme les situations dangereuses qui sont signalées par les habitants. Les affiches de protestation placardées par des habitants et des associations contre l'abattage d'arbres sont pourtant retirées en l'espace de quelques jours par les collaborateurs de Bruxelles Mobilité, sous prétexte que celles-ci porteraient atteinte à la propreté, alors que les déchets qui jonchent les pieds des arbres ne sont pas ramassés. Les habitants y voient une tentative de museler leur protestation contre l'abattage des arbres.

Pourriez-vous démêler ces informations contradictoires ? Quels sont les critères de Bruxelles Mobilité pour la fixation des priorités en matière de réparations et d'actions ? Le service souffre-t-il d'un manque d'effectifs ?

Comment s'organise la collaboration avec Bruxelles-Propreté ? Bruxelles Mobilité et Bruxelles-Propreté ont-ils conclu une convention qui fixe les priorités et les délais d'intervention de chacun ? Que considère-t-on comme un délai raisonnable d'intervention pour une action prioritaire ou non-prioritaire ?

heeft gestuurd.

De dienst zelf suggereert dat hij onvoldoende manschappen heeft om dergelijke problemen op korte termijn op te lossen. Tegelijkertijd stellen we vast dat bijvoorbeeld protestaffiches van bewoners en verenigingen tegen het omhakken van bomen binnen een paar dagen door medewerkers van Mobiel Brussel worden verwijderd.

Buurtbewoners signaleren dat de dienst er blijkbaar een erezaak van maakt om die affiches zo snel mogelijk van de bomen te verwijderen onder het mom van zorg om netheid, terwijl het afval aan de voet van de bomen gewoon blijft liggen. De bewoners zien er slechts een aanleiding in om het groene protest tegen het omhakken van de bomen de mond te snoeren.

Op basis van die tegenstrijdige berichten krijg ik graag wat meer informatie. Wat zijn de criteria om bepaalde herstellingen of acties als prioritair te zien? Wat beschouwt Mobiel Brussel als een prioritaire herstelling of actie? Klopt de stelling dat er te weinig mensen zijn om de herstellingen of acties uit te voeren? Op basis van welke criteria bepaalt Mobiel Brussel waar en waarvoor de dienst zijn beschikbare manschappen inzet?

Hoe verloopt de samenwerking met Net Brussel? Bestaat er een akkoord of een afsprakennota tussen Mobiel Brussel en Net Brussel over wie wat, en binnen welke termijn moet uitvoeren? Wat is een redelijke termijn voor een prioritaire herstelling of actie en voor een niet-prioritaire herstelling of actie?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari *(in het Frans).*- *Voor reizigers is het niet altijd makkelijk om te weten welke dienst bevoegd is. Bovendien voelen de verschillende diensten zich niet altijd verantwoordelijk. Zo weigert men op het bewuste oproepnummer soms de klacht te registreren of wordt de persoon doorverwezen naar andere gewestelijke of gemeentelijke diensten.*

Gezien deze administratieve jungle is het de taak van de overheid om te bepalen wie waarvoor

Discussion

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

M. Aziz Albishari.- Je profite de l'interpellation de Mme Annemie Maes pour m'inscrire tout à fait dans les questions qu'elle vous pose. Je ne les répéterai pas mais souhaite ajouter ceci.

Je sais que le mot "public" ne signifie pas toujours la même chose en français et en néerlandais; "overheid", "openbare dienst" sont également utilisés et il se pose parfois une question de sémantique. La notion de "responsabilité" va de pair avec celle de "service public" et celle de

verantwoordelijk is. Anders zal het oproepnummer als een gadget eindigen in de annalen van de geschiedenis van het gewest.

Het was nochtans als een ambitieus instrument opgevat. Ook al bent u niet direct verantwoordelijk voor de huidige problemen, deze kunnen jammer genoeg door anderen worden uitgebuit.

Wat de prioriteit van de interventies betreft, heb ik de indruk dat men geleidelijk aan van objectieve criteria naar subjectieve criteria en zelfs naar willekeur is afgegleden. Wij leven in een rechtsstaat. Wij mogen willekeur geen kans geven. In een rechtsstaat moet het optreden van een overheidsdienst door objectiveerbare criteria worden bepaald. Wij moeten dus waakzaam blijven, want dergelijke situaties kunnen snel ontsporen.

"service au public". Je ne mets pas ici en cause la responsabilité des uns ou des autres mais, pour le public, l'identification de la responsabilité et du service responsable est difficile. Ma collègue vient d'énumérer les problèmes qui peuvent se poser.

En outre, ces services ne se sentent pas toujours responsables de ce qui se produit. J'en veux pour preuve des expériences personnelles ou rapportées de personnes qui téléphonent au numéro en question et qui se voient refuser l'enregistrement de leur demande, avec parfois un renvoi à d'autres services bruxellois ou au niveau communal.

Dans la "jungle" des services bruxellois, on ne peut décemment pas demander au citoyen lambda de s'y retrouver. C'est bien à l'autorité publique (encore un gros mot en français, qui est beaucoup moins fort en néerlandais) de définir qui est responsable de quoi. À défaut, ce numéro de téléphone finira comme un gadget aux oubliettes de l'histoire régionale.

Je trouve pourtant qu'il s'agit d'un bel outil, fort ambitieux au départ, mais qui, actuellement, fait montre de certaines faiblesses. Or, chaque faiblesse, même si vous n'en êtes pas responsable directement, peut être malheureusement exploitée par les uns et les autres. Ce dispositif, pourtant positif au départ, pourrait donc très vite être considéré comme un gadget, ce qui serait dommage.

Quand j'entends les propos de ma collègue et que je les recoupe avec des expériences personnelles et entendues par ailleurs (notamment les réparations des escalators à la station Étangs noirs évoquées tout à l'heure par M. Jamal Ikazban), j'ai le sentiment qu'on est passé petit à petit, en termes de fixation de priorités pour les interventions, de critères objectifs à des critères subjectifs et ensuite à l'arbitraire. Je suis particulièrement sensible à cette question.

Nous sommes dans un État de droit et nous ne pouvons laisser l'arbitraire s'installer. On ne peut d'ailleurs imaginer davantage de laisser l'arbitraire s'installer à la suite d'une question d'un parlementaire (on ferait alors en sorte de vite régler le problème avant la séance de commission). Je ne dis pas que c'est ce qui se passe, mais cette impression tend parfois à s'installer.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Wie contact opneemt met de info- en klachtenlijn van Mobiel Brussel maakt meestal geen onderscheid tussen gemeente- en gewestwegen. Naargelang van de locatie van het probleem wordt de oproep volgens een andere procedure behandeld.

Wanneer de klacht een gemeenteweg betreft, worden de contactgegevens van de gemeentelijke diensten doorgegeven aan de persoon die contact opnam met de info- en klachtenlijn.

Wanneer de klacht een gewestweg maar geen bevoegdheid van Mobiel Brussel betreft, bijvoorbeeld wanneer het om een gemeentelijke riolering gaat of om de bevoegdheid van Net Brussel, wordt deze doorgestuurd naar de bevoegde instantie en wordt de persoon die contact opnam hierover geïnformeerd.

Wanneer de klacht een gewestweg en een bevoegdheid van Mobiel Brussel betreft, wordt ze doorgestuurd naar de betrokken dienst met het verzoek het probleem te verhelpen en de info- en klachtenlijn op de hoogte te houden van de verdere afhandeling. Onlangs werd een nieuw softwarepakket in gebruik genomen om die informatiedoorstroming te versnellen.

De klachten hebben meestal betrekking op materies die door de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen worden beheerd. Binnen deze dienst worden ze verdeeld op basis van de aard van het gemelde probleem. Het gaat voornamelijk om schade aan het openbaar domein, veroorzaakt door ongevallen, problemen in verband met het onderhoud van de weg en de rijbanen, problemen in verband met beplantingen (snoeiing, maaien van grasperken, enzovoort) of defecte verlichting.

Elke cel hanteert zijn eigen prioriteiten. Over het

Je n'accuse personne, j'attire simplement votre attention sur ce point. Cela peut être drôle, amusant, satisfaisant pour notre ego, mais dans un État de droit, ce sont des critères objectivables qui doivent déterminer l'action du service public. Restons vigilants car ce genre de situation, même sympathique a priori, peut très vite partir en quenouille.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les personnes qui contactent la ligne d'informations et de réclamations de Bruxelles Mobilité ne font généralement pas la différence entre les voiries communales et régionales.*

Lorsque la plainte concerne une voirie communale, les données de contact des services communaux sont transmises à la personne qui a contacté la ligne d'informations et de plaintes.

Lorsque la réclamation concerne une voirie régionale, mais pas une compétence de Bruxelles Mobilité, elle est renvoyée vers l'instance compétente.

Lorsque la réclamation concerne une voirie régionale et une compétence de Bruxelles Mobilité, elle est renvoyée vers le service compétent avec la requête de résoudre le problème et d'informer la ligne des informations et des réclamations de l'évolution du dossier. Un nouveau logiciel a été récemment mis en service afin d'accélérer la circulation de l'information.

Les réclamations portent surtout sur les matières qui sont gérées par la Direction Gestion et Entretien des Voiries. Elles sont réparties au sein de ce service sur la base de la nature du problème notifié.

Chaque cellule applique ses propres critères de priorité. Les incidents sont traités dans l'ordre dans lequel ils se produisent, sauf lorsqu'on signale que, pour des raisons de sécurité, un traitement plus rapide doit être effectué.

La Direction Gestion et Entretien des Voiries a été confrontée, il y a deux ans, à un problème de marché public concernant la réparation de dégâts d'accidents qui n'a pu être attribué dans le temps

algemeen worden de incidenten behandeld in de volgorde waarin ze zich voordoen, behalve wanneer wordt gemeld dat de veiligheid een snellere behandeling vereist. De veiligheid blijft dus voor alle cellen een vaste factor waarnaar men zich dient te richten bij het vastleggen van de prioriteiten.

Twee jaar geleden heeft de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen om administratieve redenen een overheidsopdracht met betrekking tot de herstelling van schade door ongevallen niet binnen de voorgeschreven tijd kunnen gunnen. Daardoor hebben de bestelbons voor herstellingen zich opgestapeld, zonder uitzicht op uitvoering.

Momenteel is die achterstand nog steeds niet ingehaald, wat verklaart dat op het terrein de indruk heerst dat bepaalde schades er gedurende meerdere weken onhersteld bij liggen. Met het verhoogd budget van 5,5 miljoen in 2011 voor de herstellingen van schadegevallen - tegenover 3,8 miljoen in 2010 - hoop ik dat mijn administratie de achterstand volledig zal kunnen inhalen tegen eind 2011, begin 2012.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De herstellingen gebeuren op basis van de volgorde waarin de problemen worden gemeld. Iemand die mailt of telefoneert, komt dus op een lijst terecht. Pas dan gaat men na of de veiligheid al dan niet in het gedrang is en of de interventie bovenaan de lijst wordt geplaatst.

Dat is echter altijd nog voor interpretatie vatbaar. Wat voor de controleur misschien niet prioritair is omdat hij het standpunt van de autobestuurder verdedigt, kan vanuit het standpunt van de fietser wel zeer belangrijk zijn. Dat is een heikel punt.

Verder zegt u dat er achterstand is opgelopen. Dat hoor ik nu pas. Dat hadden de diensten zelf ook wel kunnen communiceren. Als ik naar Mobiel Brussel mail, krijg ik de dag later al een ontvangstmelding, wat fantastisch is. Zo moet de overheid werken.

Men had er echter gemakkelijk een zinnetje over de achterstand kunnen aan toevoegen. Dan beseft de burger meteen dat hij of zij geduld moet uitoefenen. Mensen worden ongeduldig als ze na een maand nog altijd niets vernomen hebben.

prescrit pour des raisons administratives, ce qui a provoqué l'accumulation de bons de commande pour les réparations, sans perspectives d'exécution.

Jusqu'à présent, le retard considérable qui a été accumulé n'a toujours pas pu être comblé, ce qui explique l'impression de lenteur d'intervention sur le terrain. Avec une augmentation de budget de 5,5 millions d'euros en 2011 - contre 3,8 millions en 2010 - pour les réparations de sinistres, j'espère que mon administration pourra rattraper entièrement le retard d'ici à la fin 2011, début 2012.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les réparations sont effectuées dans l'ordre de notification des problèmes. C'est seulement alors que l'on examine si l'intervention doit être considérée comme prioritaire, en fonction du critère de sécurité.*

Cette façon de procéder laisse libre court à la subjectivité du contrôleur. Pour définir la priorité, tient-on compte de la sécurité du piéton ou du cycliste ?

Par ailleurs, le problème de retard accumulé devrait être mentionné sur le site de Bruxelles Mobilité, pour inviter les citoyens à faire preuve de patience.

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant les accords conclus entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles-Propreté. Les citoyens et les associations sont continuellement renvoyés de l'un à l'autre.

Selon toute vraisemblance, les effectifs de Bruxelles-Propreté et Bruxelles Mobilité ne leur permettent pas de s'occuper du décollage des

Ik heb ook een vraag gesteld over de afspraken tussen Mobiel Brussel en Net Brussel. U hebt daar niet op geantwoord. Zelf werd ik geconfronteerd met concrete situaties waarin mensen en organisaties van het kastje naar de muur zijn gestuurd. Zo stelde Mobiel Brussel dat iets de zaak van Net Brussel was en omgekeerd. Uiteindelijk gebeurde er niets. Bestaan er afspraken of akkoorden tussen Mobiel Brussel en Net Brussel?

Blijkbaar hebben Net Brussel en Mobiel Brussel te weinig mensen in dienst om de affiches op te halen. Ik hoop dat u deze punten nog wat kunt verhelderen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De achterstand vond plaats in het kader van de overheidsopdracht om schade door ongevallen te herstellen.

U hebt gelijk: hoe meer communicatie, hoe beter. Men zou gebruik kunnen maken van een typeparagraaf, net zoals de dienst al onmiddellijk een ontvangstmelding doet.

Hoe dan ook, niet alle aanvragen hebben betrekking op schade door ongevallen.

Ik zal alvast uw suggesties meegeven aan de dienst.

Houdt men voldoende rekening met de veiligheid van de fietsers en de voetgangers? Prioritair zal men de grote gaten in de weg herstellen, die ook gevaarlijk zijn voor motorrijders en fietsers. Voor voetgangers ligt het ietwat anders, want elke losliggende tegel kan wel een risico inhouden. Ik zal navragen welke criteria men hanteert bij de bepaling van de prioriteiten.

Bestaan er afspraken tussen Mobiel Brussel en Net Brussel?

Voor alles wat te maken heeft met de netheid van de gewestwegen, spreken we af met Net Brussel. We werken ook samen met de gemeenten. Mobiel Brussel staat niet in voor de netheid van de weg.

Over het specifieke geval van de affiches kan ik u momenteel niet antwoorden.

Mevrouw Annemie Maes.- Als er affiches op

affiches. J'espère que vous clarifierez ces points.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le retard accumulé est dû au marché public concernant la réparation de dégâts d'accidents.*

En effet, nous serions bien avisés de communiquer davantage, ne fût-ce que sous la forme d'un accusé de réception. Je communiquerai vos suggestions au service.

Quant à la sécurité des piétons et des cyclistes, je me renseignerai sur les critères observés pour définir les priorités.

Bruxelles Mobilité s'accorde avec Bruxelles-Propreté et les communes pour ce qui concerne la propreté des voiries, un aspect qui ne fait pas partie de ses compétences.

À propos du cas spécifique des affiches, je ne peux pas vous répondre pour l'instant.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Les*

bomen worden gehangen, worden die dan verwijderd door Mobiel Brussel of Net Brussel?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal het navragen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "het voorontwerp voor de aanleg van de N5".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,

betreffende "het plan van het Vlaams Gewest om de Waterlooosesteenweg te versmallen tussen Ukkel en Waterloo".

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Het Vlaams Gewest heeft een voorontwerp over de heraanleg van de N5, of de Waterlooosesteenweg, voorgelegd aan de betrokken gemeenten. Het plan zal ingrijpende gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van het Brussels Gewest.*

Op sommige delen van de N5 zijn er geen busstroken. Eenrichtings- en tweerichtings-fietspaden wisselen elkaar af en liggen nu eens aan de ene, dan weer aan de andere kant van de weg. Voetgangers moeten regelmatig oversteken.

De heraanleg van de Waterlooosesteenweg in Sint-Genesius-Rode zal negatieve gevolgen hebben voor het verkeer in de Brusselse gemeenten, vooral in Ukkel.

Bij de gewestgrens ligt het ene gedeelte van de N5 in het Brussels Gewest en het andere in

affiches placardées sur les arbres sont-elles retirées par Bruxelles Mobilité ou Bruxelles-Propreté ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Je vais m'informer à ce sujet.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "l'avant-projet d'aménagement de la Nationale 5".

INTERPELLATION JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,

concernant "le projet de la Région flamande de rétrécir la chaussée de Waterloo entre Uccle et Waterloo".

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- L'avant-projet de la Région flamande d'aménagement de la nationale 5 est soumis à l'avis des communes qu'il concerne. Il a des impacts sur l'accessibilité de notre Région et sur les réseaux de communication communaux.

Nous constatons notamment que sur certains tronçons, les bus n'ont pas de bande prioritaire et se retrouvent mêlés au trafic des voitures. De plus, les pistes cyclables sont parfois à double sens, parfois à sens unique, et passent plusieurs fois d'un côté à l'autre de la chaussée. Enfin, les piétons sont également amenés à traverser cette chaussée plusieurs fois.

Plus précisément, le projet d'aménagement de la chaussée de Waterloo sur le territoire de Rhode-Saint-Genèse aura des incidences négatives sur la circulation des communes bruxelloises, en l'occurrence sur la commune d'Uccle. Il causera

Vlaanderen. Beide gewesten beheren de Waterlooosesteenweg.

Het is de bedoeling om over een lengte van 1,2 km wisselstroken in te voeren, die tijdens de ochtendspits in de ene richting worden gebruikt en tijdens de avondspits in de andere richting. Dat is gevaarlijk voor de lanen die de N5 op dat punt kruisen. Al die kruispunten zouden worden afgeschaft.

Het verkeer van Ukkel naar Sint-Genesius-Rode beschikt over vier rijstroken. In Sint-Genesius-Rode zou het aantal rijstroken echter worden beperkt, wat files en sluipverkeer zal veroorzaken.

Door de plannen zal het verkeer naar Brussel moeilijker doorstromen en worden automobilisten ontmoedigd.

Vanaf de Zoniënwoodlaan richting Waterloo wordt het aantal rijstroken van de N5 teruggebracht van vier naar twee. Er komen geen busstroken. Op het gedeelte van de N5 met wisselstroken zullen er wel busstroken zijn.

Fietsers die uit de richting van Waterloo komen, kunnen aan beide kanten van de N5 rijden. Ter hoogte van de Zoniënwoodlaan moeten alle fietsers over een afstand van een kilometer echter over een tweerichtingsfietspad. Vervolgens moeten ze weer oversteken. Daarna moeten ze ter hoogte van de Jonetlaan de Waterlooosesteenweg opnieuw oversteken. De coördinatie is dus ver zoek.

Hebben de gewesten overleg gepleegd over deze kwestie?

Worden de plannen voor de heraanleg afgestemd op de werken aan het GEN en op de ontwikkeling van alternatieve vervoersmethoden?

l'engorgement du carrefour avec la drève Saint-Hubert à hauteur de la Petite Espinette et le risque d'une circulation accrue dans les avenues résidentielles adjacentes.

Le découpage de la limite entre la Région bruxelloise et la Région flamande est curieux. À partir de l'avenue Jonet jusqu'à Uccle, la moitié de la chaussée se trouve sur la Région bruxelloise, tandis que l'entrée de l'avenue de Castonier et de la drève Pittoresque et, de l'autre côté de cette drève, la drève Saint-Hubert, sont sur Uccle. La commune d'Uccle est donc imbriquée dans Rhode-Saint-Genèse. Pour les deux communes, ce sont les Régions qui gèrent la chaussée de Waterloo.

Pour les voitures et les bus, on remarque dans le projet d'aménagement une circulation alternée entre le matin et le soir, avant et après midi. Cette circulation alternée sur 1,2 km constitue un danger pour les avenues qui débouchent sur la nationale 5 à hauteur de l'alternance. Le projet est donc de fermer toutes les avenues qui débouchent sur la nationale 5 dans cette portion précise.

Pour entrer dans Uccle en venant de Rhode-Saint-Genèse, il y a quatre bandes de circulation. Le projet sur Rhode-Saint-Genèse réduit le nombre de bandes, ce qui peut augurer des embouteillages importants au carrefour ainsi qu'une circulation sauvage dans les quartiers avoisinants.

Le projet aura sans doute comme conséquence de rendre l'accès à Bruxelles plus difficile et de décourager les automobilistes.

Le projet entre l'avenue de la Forêt de Soignes et Waterloo pose d'autres problèmes. Vers Waterloo, la circulation passe de quatre à deux bandes de circulation. Il n'y a pas de priorité pour les bus. Ceux-ci roulent sur les mêmes bandes que les voitures, alors que dans la partie de la circulation alternée décrite ci-dessus, une bande spécifique leur est toujours affectée.

Les cyclistes venant de Waterloo roulent de chaque côté de la chaussée. Arrivés à l'avenue de la Forêt de Soignes, ils doivent traverser le carrefour et rouler sur une piste cyclable à double sens pendant 1 km. Ensuite, ils doivent retraverser avant d'atteindre l'avenue Jonet. On arrive là sur le territoire d'Uccle, qui devra créer une piste cyclable à double sens sur 400 m, laquelle sera ensuite

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest is van plan de Waterloosesteenweg tussen Ukkel en Waterloo over een lengte van 4,5 km volledig opnieuw in te richten.*

Het Vlaams Gewest wil onder meer wisselstroken invoeren op een deel van de steenweg, de weg tot twee rijstroken terugbrengen op een ander gedeelte, de lanen die op deze steenweg uitkomen afsluiten en de snelheid op de hele steenweg beperken tot 50 km/u.

Naast het gevaar dat de wijziging van rijrichting op de wisselstroken met zich kan brengen, bestaat ook het risico dat er lange files tijdens de spitsuren zullen ontstaan. De auto's zullen Brussel wel verlaten via twee rijstroken, maar moeten vanaf het kruispunt met de Zoniënwoodlaan over één rijstrook verder. Dat zal voor heel wat sluipverkeer in de omliggende straten in Ukkel zorgen.

Op een dringende vraag van collega de Clippele betreffende het overleg tussen de drie gewesten hebt u geantwoord dat Mobiel Brussel en Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant de gevolgen van deze heraanleg op de mobiliteit hebben bestudeerd. Die zouden gunstig zijn voor Brussel, aangezien ze zouden bijdragen tot een vermindering van het verkeer naar de hoofdstad. Dat antwoord verbaast mij. Bovendien bent u vrij vaag gebleven over het overleg.

Welk overleg vindt er plaats met de andere gewesten, de gemeenten en de buurtbewoners?

Wat is het standpunt van de Brusselse regering over dit Vlaams plan?

réduite à un sens unique. Cela représente un véritable imbroglio pour les cyclistes.

Le projet pose donc beaucoup de questions en termes de coordination.

Y a-t-il eu concertation entre les Régions flamande, bruxelloise et wallonne pour évaluer ces impacts ?

Ces projets sont-ils coordonnés à l'avancement des travaux du RER ainsi qu'au développement des circulations alternatives ?

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

M. Emmanuel De Bock.- La presse a relayé l'intention pratique de la Région flamande de réaménager radicalement la chaussée de Waterloo entre Uccle et Waterloo sur une longueur de 4,5 km. Il s'agit ni plus ni moins de l'axe de pénétration sud le plus important de Bruxelles avec celui de la rue de Stalle, permettant en particulier de relier la capitale à la Wallonie.

Le projet de la Région flamande vise à créer une circulation en alternance sur une partie de la chaussée, le passage à deux bandes sur l'autre et la fermeture des avenues qui débouchent sur la chaussée, sans compter que la vitesse sur l'ensemble de la chaussée serait désormais limitée à 50km/h au lieu des 70 km/h actuels. Pour assurer l'alternance, un portique est imaginé afin de changer la circulation à un moment donné de la journée.

Outre le danger que peut représenter ce changement de sens de circulation au milieu de la journée, il y a aussi le risque de voir se former d'importants problèmes d'embouteillage aux heures de pointe, puisqu'on arrivera de Bruxelles sur deux bandes de circulation et que, une fois passé le carrefour de la forêt de Soignes, on se retrouvera sur une unique bande de circulation. Cela va évidemment rendre plus difficile la sortie de Bruxelles, avec une répercussion importante sur la commune d'Uccle en amont de la chaussée de Waterloo.

Dans le cadre d'une question d'actualité développée par mon collègue Olivier de Clippele sur la question de la concertation entre les trois Régions, vous avez déclaré : "Bruxelles Mobilité et Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant ont cependant déjà

Is het mogelijk om een exemplaar van de studie van Mobiel Brussel en Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant te ontvangen? Welke methode is daarin gebruikt? Werden er simulaties uitgevoerd?

U zegt dat de heraanleg een positieve invloed zal hebben op de instroom naar Brussel. Hoe zit het evenwel met de uitstroom? In de Stallestraat, waar men een rijstrook heeft afgeschaft, is de verkeersstroom permanent vertraagd en ontstaat er tijdens de spitsuren soms een file van 6 km tot de de Frélaan, de Brugmannlaan en het Terkamerenbos.

Dit plan mist coherentie ten opzichte van de rest van het Brussels grondgebied. De Waterloosesteenweg zal de enige invalsweg met slechts één rijstrook zijn. Alle andere invalswegen tellen twee rijstroken. Hoewel het nuttig is om het inkomend verkeer te vertragen, moet eenzelfde logica gelden in het hele gewest.

Heeft het Vlaams Gewest overleg met u gepleegd over dit project? Welke studies staven het positief effect voor Brussel?

étudié les effets de cet aménagement sur la mobilité. Ceux-ci sont favorables à Bruxelles, puisqu'ils contribueraient à une diminution de la circulation routière vers la capitale, conformément à l'objectif du Plan Iris 2". Cette réponse me surprend.

Pour la question de la concertation - question importante, compte tenu des implications de ce projet sur la Région bruxelloise et certaines communes -, vous êtes restée relativement vague.

Quelles sont les modalités de concertation avec les autres Régions, mais également avec les communes et les riverains concernés ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois face à ce plan de la Région flamande et à la défense des intérêts des populations concernées ?

Serait-il possible de disposer d'un exemplaire de l'étude de Bruxelles Mobilité et Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant ? Quelle a été la méthodologie de cette étude ? Des simulations ont-elles été réalisées ?

Vous affirmez que ce chantier aura des incidences positives sur le trafic entrant dans Bruxelles. Qu'en est-il des flux sortants ? Dans la rue de Stalle par exemple, l'un des axes où l'on a supprimé l'une des bandes de circulation, le flux est ralenti de manière permanente et la circulation se répercute jusqu'à l'avenue de Fré, l'avenue Brugmann et au bois de la Cambre, où l'on enregistre parfois jusqu'à 6 km de file aux heures de pointe.

Ce plan manque de cohérence par rapport à la totalité du territoire de la Région. Contrairement à l'entrée de Bruxelles à Uccle, qui ne comporte qu'une seule bande de circulation, les autres entrées de Bruxelles en comportent deux. C'est le cas à l'est, du côté d'Evere, tout au long de la ceinture jusqu'à Reyers, en direction de Neder-Over-Heembeek, ainsi qu'à l'avenue Charles Quint. S'il est pertinent de ralentir les entrants à Bruxelles, il faudrait appliquer une logique cohérente sur l'ensemble de la Région, sans opérer de discrimination entre les voiries régionales.

Avez-vous été concertée dans le cadre de ce projet unilatéral de la Région flamande ? Dans l'affirmative, quelles sont les preuves de l'effet bénéfique que vous évoquez, ainsi que les travaux

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *Het standpunt van de heer De Bock staat haaks op het regeerakkoord, waarin ervoor wordt gekozen om het autoverkeer op stadssnelwegen als de Reyerslaan terug te dringen, zodat het boulevards worden.*

De verkeerssituatie op de Waterloosesteenweg is ingewikkeld. Zo wijzigt de maximumsnelheid meermaals en is de situatie erg verwarrend voor voetgangers en fietsers. Het openbaar vervoer staat er vaak in de file.

Als de heraanlegplannen van het Vlaams Gewest aansluiten bij de doelstelling van het Iris 2-plan om het autoverkeer met 20% terug te dringen, ben ik tevreden. Ik hoorde echter dat Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant het autoverkeer vlotter wil laten doorstromen, en dat zint me niet.

Het is namelijk onmogelijk om het autoverkeer tegelijkertijd terug te dringen en vlotter te laten doorstromen. Die twee doelstellingen zijn strijdig met elkaar. Als het verkeer beter doorstroomt, neemt de capaciteit toe. Op de website van Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant is er duidelijk sprake van een vlottere doorstroming.

Het gebruik van wisselstroken leidt tot een uitbreiding van de capaciteit en strookt niet met de doelstellingen van het Iris 2-plan.

Ik ben verbaasd en ongerust. Wat is uw standpunt?

Als het de bedoeling is om het autoverkeer terug te dringen, sta ik achter de plannen. Welke maatregelen worden genomen om het aanbod van openbaar vervoer te verbeteren, het GEN te realiseren en busstroken in te voeren? Valt het niet te overwegen om de tram met eindhalte Fort Jaco door te trekken naar Vlaanderen?

Ik maak me zorgen over het Vlaamse discours, dat in tegenspraak is met de bedoelingen van het Brussels Gewest. Het doet me wat denken aan het pleidooi om de Ring te verbreden.

pratiques qui appuient votre a priori favorable ?

Discussion conjointe

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

M. Aziz Albishari.- Je voudrais profiter de l'occasion pour aborder la question de la cohérence de l'accord de gouvernement qui a pris le parti de prendre des décisions inverses à ce que préconise M. De Bock, à savoir de réduire et de transformer les autoroutes urbaines que sont le boulevard Léopold III, l'avenue Charles Quint, l'avenue Herrmann-Debroux et le boulevard Reyers. L'objectif étant de transformer les entrées et sorties de ville en boulevards urbains plutôt qu'en autoroutes. En tout cas on l'espère, puisque c'est l'accord qui a été signifié dans le cadre de cette législation.

La chaussée de Waterloo est compliquée. Elle n'est aujourd'hui surtout pas très "lisible". Quand on circule d'une commune à l'autre, d'une Région à l'autre, on passe aussi d'une limitation de vitesse à une autre. De 50 km/h on passe à 70 km/h pour repasser à 50 et remonter à 70, c'est assez compliqué de s'y retrouver. La situation pour les piétons est encore plus complexe puisqu'il y a des endroits où il n'y a pas de passage piéton (ou alors d'un côté et pas de l'autre). On se trouve dans la même situation pour les pistes cyclables. Les transports publics, quant à eux, sont noyés dans le flux d'un trafic quotidien très dense.

Si ce projet de la Région flamande, et en particulier de l'administration Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, s'inscrit dans les objectifs, comme vous l'avez dit, du Plan Iris 2, de réduction de la circulation routière de 20%, je dis bravo ! Si par contre, il s'inscrit dans ce qu'annonce Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, à savoir la fluidification du trafic automobile, alors on parle d'un tout autre projet.

La confusion, trop souvent faite, entre réduction et fluidification du trafic est aberrante, car ce sont deux concepts totalement opposés. Fluidifier, c'est augmenter la capacité, certainement pas la réduire. Je voudrais connaître le point de vue de Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant sur le sujet, car sur son site, il parle de fluidification.

Pour preuve, ce dispositif, très américain, de circulation en alternance auquel, en Europe, nous sommes très peu habitués, va dans le sens d'un accroissement de la capacité. Ce modèle vient quand même de villes construites autour de la capacité automobile, or l'objectif du Plan Iris 2 est censé être tout autre.

Je suis étonné et inquiet pour les raisons développées par M. du Bus de Warnaffe, mais aussi par rapport à la philosophie de ce que devrait être une ville européenne. Je voudrais donc une réponse spécifique au sujet de ce dispositif.

Si le projet consiste à réduire la mobilité de l'automobiliste individuel, c'est une bonne chose. Cependant, quels dispositifs met-on en place pour compenser cette perte de mobilité individuelle par des transports en commun, le RER ou des bus en sites propres ? Pourquoi ne pas envisager - bien que je sois conscient de la complexité de la tâche - le prolongement de la ligne de tram qui s'arrête à Fort Jaco ?

Le projet est donc positif si l'on tend vers le Plan Iris 2 et la réduction de la circulation routière vers la capitale. Cependant, l'absence de dispositifs de compensation m'inquiète, de même que le double discours tenu, l'un bruxellois, l'autre brabançon. En effet, le discours du Brabant flamand est aux antipodes de ce que nous promovons en Région bruxelloise. C'est d'ailleurs un remake de l'élargissement du ring de Bruxelles qui nous pend ici au nez.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het Vlaamse voorontwerp van heraanleg van de Waterlooosesteenweg past in de plannen van de drie gewesten om de doorstroming van de GEN-bussen op die belangrijke openbaarvervoersas te verbeteren. Overleg vond plaats tussen de drie gewestelijke administraties en op politiek niveau en zal in de toekomst worden voortgezet. Het overleg met de gemeenten en omwonenden wordt door elk gewest apart georganiseerd.*

Het autoverkeer naar Brussel neemt af en het openbaar vervoer en fietsverkeer van en naar Brussel worden bevorderd. Dat is in overeenstemming met de doelstellingen van Iris 2.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'avant-projet flamand de réaménagement de la chaussée de Waterloo s'inscrit dans les projets des trois Régions visant à améliorer le flux des bus RER sur cet axe de transport en commun majeur. Une concertation a eu lieu entre les trois administrations régionales et au niveau politique. Cette concertation se poursuivra dans le futur. Chaque Région organise elle-même sa concertation avec les communes et les riverains. En Flandre, cette concertation est notamment organisée par le biais d'un comité d'accompagnement communal.

Le trafic automobile vers Bruxelles diminue et les transports en commun ainsi que le trafic cycliste

Er werden tellingen uitgevoerd en de kruispunten werden gedimensioneerd om minstens de geobserveerde stromen te kunnen verwerken. Door de uitrusting met verkeerslichten kunnen fietsers en voetgangers veilig oversteken.

De drie gewesten streven naar zo veel mogelijk overeenstemming. Naast de veiligheid voor alle weggebruikers, moeten ze rekening houden met de ruimtelijke beperkingen en de bescherming van het Zoniënwoud. Verdere aanpassingen op Brussels grondgebied worden onderzocht in overleg met de gemeente Ukkel. Ik denk aan de ontubbeling van het fietspad aan de kant van het Zoniënwoud of aan het doortrekken van de busbaan.

De Haachtse-en de Leuvense steenweg tonen aan hoe de herinrichting van de weg het openbaar vervoer kan bevorderen en het autoverkeer terugdringen. De situatie in de Stallestraat en de Waterloosesteenweg kunnen niet worden vergeleken.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Ik wist niet dat er GEN-bussen bestonden, maar het verheugt mij dat het aantal bussen in het kader van het GEN zal worden opgetrokken.*

U zegt dat de drie gewesten wel degelijk over de zeer belangrijke as van de Waterloosesteenweg overleg hebben gepleegd, maar wat verstaat u daar

depuis et vers Bruxelles sont encouragés, conformément aux objectifs d'Iris 2. Il est évident que la Région de Bruxelles-Capitale n'a ni l'intérêt, ni l'intention d'autoriser un flux accru d'automobiles vers son territoire. Nous voulons élargir les possibilités de transport en commun et de trafic cycliste.

Des comptages sont effectués et les carrefours sont dimensionnés afin de traiter au moins les flux observés. Grâce à des feux de signalisation, la traversée des cyclistes et des piétons peut se faire en toute sécurité.

Les trois Régions ambitionnent de s'accorder autant que possible sur le plan de l'aménagement. Outre la sécurité pour tous les usagers de la route, elles doivent tenir compte des limitations spatiales et de la protection de la forêt de Soignes. D'autres adaptations sur le territoire bruxellois restent certainement possibles et seront étudiées en concertation avec la commune d'Uccle. Je pense par exemple au dédoublement de la piste cyclable du côté de la forêt de Soignes, qui ne répond pas aux normes requises, ou au prolongement de la bande réservée aux bus.

Pour répondre à M. De Bock, il existe déjà des exemples de grandes chaussées aménagées pour renforcer les possibilités de circulation des transports en commun, comme la chaussée de Haecht ou la chaussée de Louvain, où l'on a réduit le trafic automobile sur une bande dans chaque direction.

Par ailleurs, je ne pense pas que l'on puisse comparer la problématique de Stalle avec celle de la chaussée de Waterloo. Je répète qu'il existe des exemples concrets de transformation d'autoroutes urbaines en boulevards plus agréables, dans le but de réduire le trafic automobile.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Tout d'abord, j'apprends qu'il existe des bus RER et je trouve très bien qu'il y ait une augmentation du nombre de bus entrant dans le plan RER. Ensuite, je rejoins globalement tous les objectifs que vous avez cités.

Par contre, je n'ai pas remarqué qu'il y avait eu une réelle concertation entre les trois Régions. Certes,

precies onder? Zijn de vertegenwoordigers en de administraties van de drie gewesten in vergaderingen tot een gemeenschappelijke visie gekomen? Zijn er wijzigingen aan de oorspronkelijke plannen aangebracht?

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *Uw antwoord drijft de spot met het parlementair werk.*

Ik heb u een aantal duidelijke vragen gesteld, maar ik heb geen antwoord gekregen met betrekking tot de overlegmodaliteiten. De burgemeesters van Ukkel, Waterloo en Sint-Genesius-Rode zouden geen gezamenlijke persconferentie hebben gehouden om dit project aan te klagen als dat overleg had plaatsgehad!

U hebt bovendien geen antwoord gegeven met betrekking tot het standpunt van het Brussels Gewest.

Ik had u ook gevraagd of wij toegang konden krijgen tot de gedetailleerde studie. U hebt zelfs niet met ja of nee geantwoord! U hebt ook niet meegedeeld welke methodologie voor deze studie werd gebruikt. Ik heb evenmin een antwoord gekregen met betrekking tot de ramingen.

U maakt een positieve analyse die u als de waarheid voorstelt en wij moeten u maar geloven! U zegt dat men op dezelfde manier te werk is gegaan voor de Haachtse- en de Leuvensesteenweg. Wanneer u het over de GEN-bussen hebt, vermoed ik dat het om bussen van De Lijn gaat. Die moeten zo snel mogelijk naar Brussel kunnen komen en zo snel mogelijk uit Brussel kunnen vertrekken om de Nederlandstaligen uit de Rand sneller thuis te brengen! Dat zijn geen GEN-bussen!

vous avez mentionné une concertation. Mais les projets ont-ils été mis sur la table de concert ? Y a-t-il eu un échange ou des plans ont-ils circulé entre les trois Régions ? Y a-t-il eu des réunions entre les représentants et les administrations des trois Régions ? Ont-ils planché, vu les incidences, apporté des modifications ? Se sont-ils accordés sur une vision commune des choses ?

Je suis prêt à vous croire, mais je n'ai pas entendu de réponses à ces interrogations. Ce travail de réflexion commune entre les trois Régions sur cet axe important qu'est la chaussée de Waterloo a-t-il réellement eu lieu ? En définitive - et c'est ma question complémentaire -, j'aimerais savoir ce que vous entendez exactement par "concertation" dans le cadre de ce projet.

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

M. Emmanuel De Bock.- Je suis très déçu de la réponse de la ministre. Je me demande si elle ne se moque pas du travail parlementaire. J'ai pris la peine de rédiger une question, largement détaillée et au moins aussi importante que celles de mes collègues. Je vous ai posé des questions précises, claires et nettes.

Sur les modalités de concertation, vous n'avez pas répondu, sauf pour dire que chacun serait consulté pour ce qui le concerne. En réalité - je vais peut-être vous l'apprendre -, il y a eu une conférence de presse des trois bourgmestres concernés. S'il y avait une concertation, les trois bourgmestres d'Uccle, de Waterloo et de Rhode-Saint-Genèse ne donneraient pas une conférence de presse commune, sans doute la première dans l'histoire, pour dénoncer ce projet !

Leur objectif était également de dénoncer l'absence de concertation entre la Région bruxelloise, la Région flamande et la Région wallonne. On se moque vraiment des gens !

En outre, je ne vous ai pas entendue quant à la position de la Région bruxelloise.

Je vous ai également demandé si l'on pouvait avoir accès à l'analyse détaillée. Vous ne répondez même pas par oui ou par non !

Quelle a été la méthodologie adoptée pour la réalisation de l'étude ? Vous n'en parlez pas !

Op de interpellatie van mevrouw d'Ursel hebt u geantwoord dat de bouw van de overstapparkings in Vlaams- en Waals-Brabant nog nergens staat. Daarentegen zouden de aanvoerlijnen perfect werken. Wij hebben het hier evenwel niet over de GEN-bussen. Er klopt iets niet in gans die redenering!

De heer Albishari heeft het over de problematiek van het fijn stof gehad. In de Stallestraat staan er vijf tot zes uur per dag files. Die vervuiling zal ongetwijfeld binnen enkele jaren tot gezondheidsproblemen bij de buurtbewoners leiden.

Uw antwoord is niet correct. Mijn vragen waren nochtans heel duidelijk.

Kunt u ons de studie bezorgen waarnaar u verwijst?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er heeft wel degelijk overleg plaatsgehad, aangezien de verantwoordelijken van Mobiel Brussel meegewerkt hebben aan de opmaak van de plannen. Ik weet echter niet of dit overleg vooraf of achteraf heeft plaatsgehad. Ik zal meer informatie*

Je vous demande si des estimations ont été faites. Vous auriez pu à la limite me répondre oui ou me fournir des chiffres. Vous n'en faites rien.

Vous faites une analyse positive, que vous présentez comme une vérité, et l'on doit vous croire ! Vous me dites qu'on a procédé de cette manière à la chaussée de Haecht et à la chaussée de Louvain. Je suppose que lorsque vous évoquez les bus RER, il s'agit de bus de De Lijn. Ceux-ci doivent être en mesure de venir le plus rapidement possible à Bruxelles et de repartir de même pour permettre aux néerlandophones de la périphérie d'être plus vite chez eux. Il y a là quelque chose qui ne va pas ! Il ne s'agit pas de bus RER !

Vous avez expliqué à Mme Anne-Charlotte d'Ursel que le pilotage et la construction des parkings de dissuasion situés dans les deux Brabants sont nulle part. En revanche, les lignes de rabattement fonctionneraient parfaitement. Les bus RER, ce n'est pas cela ; ce n'est pas ceux dont on parle ! Il y a quelque chose qui ne va pas dans le raisonnement.

Pour faire le lien avec l'intervention de notre collègue, M. Aziz Albishari, on a parlé des particules fines. Quand on considère aujourd'hui les habitants de la rue de Stalle, qui vivent cinq à six heures par jour le nez sur les embouteillages, n'essayez pas de me faire croire que leur santé n'en souffrira pas dans dix ans !

On n'a rien fluidifié rue de Stalle, on prépare juste des cancers et des mélanomes générés par la pollution. Je veux bien entendre beaucoup de choses et rester ouvert à des projets, mais votre réponse constitue un manque de correction par rapport aux questions qui vous ont été posées. Elles étaient pourtant précises, mais n'ont obtenu aucune réponse.

Peut-on avoir l'étude dont vous parlez ?

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

Mme Brigitte Grouwels.- Vous semblez douter qu'il y ait réellement eu concertation. C'est pourtant le cas, puisque des responsables de Bruxelles Mobilité ont participé à l'élaboration de ces plans. Je vais me renseigner sur les détails de ces concertations.

inwinnen en u die nadien meedelen.

De heer Emmanuel De Bock (*in het Frans*).- *Het is niet de eerste keer dat een minister niet over alle informatie beschikt, maar dit spant de kroon! Wij hadden u een aantal precieze vragen gesteld. U had uw antwoorden perfect kunnen voorbereiden. Dit is een misprijzen van het parlementair werk.*

Wat voor zin heeft het dat wij u twee weken op voorhand ons interpellatieverzoek voorleggen? Uw antwoord is schandalig!

De voorzitter.- Het antwoord van de minister bevalt u misschien niet, maar zij heeft wel degelijk geantwoord. Bovendien heeft zij voorgesteld om u bijkomende informatie te verstrekken. Als u dat niet tevreden stemt, kunt u altijd nog een gemotiveerde motie indienen.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

Est-ce que cela s'est fait en aval ou en amont de la conception de ces plans ? Il serait intéressant de la savoir afin que je puisse vous répondre de manière plus détaillée. Je vous transmettrai ces informations en commission.

M. Emmanuel De Bock.- Il m'est arrivé de me retrouver devant un ministre qui n'avait pas toutes les informations pour me répondre, mais là ça dépasse tout. Nous prenons la peine de vous interroger précisément et vous ne répondez à aucune des questions en vous targuant d'effets positifs et de chiffres que vous n'êtes pas à même de nous donner. Vous n'êtes pas fichue de m'apporter une réponse en réplique. Je pense, M. le président, qu'il y a là un déni de notre travail parlementaire.

À quoi cela sert-il que nous vous soumettions l'interpellation quinze jours à l'avance ? J'ai attendu quatre heures pour vous poser cette question, pour rien. C'est un scandale !

M. le président.- M. De Bock, vous avez déposé, comme M. du Bus de Warnaffe, une interpellation. La ministre vous a répondu. Que la réponse vous plaise ou non, elle vous a répondu. Elle vous a, de plus, proposé de vous fournir des informations complémentaires. Si cela ne vous convient pas, vous pouvez toujours déposer une motion ou un ordre du jour motivé.

- Les incidents sont clos.

QUESTIONS ORALES

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

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,

betreffende "de beleidskeuzes van het 59e congres van de UITP".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de nieuwe projecten van Mobiris".

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

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 bijdrage van de MIVB tot de bedrijfsoplossingen die de NMBS in het Brussels Gewest aanbiedt".

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

concernant "les orientations du 59e congrès de l'UITP".

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

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les nouveaux projets de Mobiris".

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la participation de la STIB aux solutions d'entreprises mises en place en Région bruxelloise par la SNCB".

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.