



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 29 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 29 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	9
- van mevrouw Olivia P'tito	9
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,	
en tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de Brussel'Air-premies".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Olivia P'tito.</i>	11
- van de heer Philippe Pivin	14
tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
betreffende "de laatste studie van de firma TomTom, waaruit blijkt dat Brussel de Europese grootstad met de meeste opstoppingen is".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Philippe Pivin.</i>	16

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	9
- de Mme Olivia P'tito	9
à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,	
et à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "les primes Bruxell'Air".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Olivia P'tito.</i>	11
- de M. Philippe Pivin	14
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
concernant "la dernière étude la société TomTom plaçant Bruxelles en pole position des métropoles européennes les plus embouteillées".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Philippe Pivin.</i>	16

MONDELINGE VRAAG	18	QUESTION ORALE	18
- van de heer Mohammadi Chahid	18	- de M. Mohammadi Chahid	18
aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,		à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,	
betreffende "de fietsdiefstallen in het Brussels Gewest".		concernant "les vols de vélos en Région bruxelloise".	
INTERPELLATIES	21	INTERPELLATIONS	21
- van mevrouw Annemie Maes	21	- de Mme Annemie Maes	21
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 evaluatie van het beheerscontract van de MIVB".		concernant "l'évaluation du contrat de gestion de la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes.</i>	23	<i>Discussion – Orateurs: Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Olivia P'tito, Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes.</i>	23
- van de heer Philippe Close	28	- de M. Philippe Close	28
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 malaise bij de werknemers van de MIVB".		concernant "le malaise des travailleurs de la STIB".	
Toegevoegde interpellatie van de heer André du Bus de Warnaffe,	29	Interpellation jointe de M. André du Bus de Warnaffe,	29
betreffende "de toepassing van de wetgeving op het welzijn in het kader van de strijd tegen de stress op het werk".		concernant "l'application de la législation sur le bien-être dans le cadre de la lutte contre le stress au travail".	

<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer André du Bus de Warnaffe.	32	<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. André du Bus de Warnaffe.	32
- van mevrouw Cécile Jodogne	40	- de Mme Cécile Jodogne	40
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 omleiding van het autoverkeer ingevolge grote werken tijdens de zomer en de informatie van de bevoegde overheden".		concernant "la déviation de la circulation automobile suite à l'exécution de grands chantiers durant l'été et l'information des autorités compétentes".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul De Ridder,	41	Interpellation jointe de M. Paul De Ridder,	41
betreffende "het afsluiten van de Woluwetunnel en de Reyers-Meisertunnel".		concernant "la fermeture des tunnels de la Woluwe et Reyers-Meiser".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Cécile Jodogne, de heer Paul De Ridder.	44	<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Cécile Jodogne, M. Paul De Ridder.	44
- van mevrouw Françoise Schepmans	48	- de Mme Françoise Schepmans	48
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 werken aan de Gentsesteenweg".		concernant "les travaux à la chaussée de Gand".	
<i>Bespreking – Sprekers:</i> mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans.	50	<i>Discussion – Orateurs :</i> Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans.	50
- van de heer Dominiek Lootens-Stael	52	- de M. Dominiek Lootens-Stael	52
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 meertalige informatiezuilen in Vlaanderen geplaatst door de MIVB".		concernant "les bornes d'information multilingues placées en Flandre par la STIB".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Dominiek Lootens-Stael.</i>	54	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Dominiek Lootens-Stael.</i>	54
- van de heer Philippe Close	56	- de M. Philippe Close	56
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 sluiting van de Bruynstraat door de burgemeester van Vilvoorde".		concernant "la fermeture de la rue Bruyn par le bourgmestre de Vilvorde".	
- van de heer Philippe Pivin	57	- de M. Philippe Pivin	57
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 mogelijke impact van de Franse en Waalse investeringen in het rivierenennetwerk voor de Haven van Brussel".		concernant "le possible impact des investissements français et wallon en matière de réseau fluvial pour le Port de Bruxelles".	
MONDELINGE VRAGEN	57	QUESTIONS ORALES	57
- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	57	- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	57
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".	

<p>- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 57</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de bijdrage van de MIVB tot de bedrijfsoplossingen die de NMBS in het Brussels Gewest aanbiedt".</p>	<p>- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 57</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la participation de la STIB aux solutions d'entreprises mises en place en Région bruxelloise par la SNCB".</p>
<p>- van mevrouw Caroline Persoons 58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de slechte werking van 'Bootik online' en de wachtrijen voor de boetieks".</p>	<p>- de Mme Caroline Persoons 58</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le dysfonctionnement du système 'Bootik on line' et les files d'attente devant les boutiques".</p>
<p>- van de heer Jef Van Damme 58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de stand van zaken in het dossier van de heraanleg van de Ninoofsepoort".</p>	<p>- de M. Jef Van Damme 58</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'état d'avancement du dossier du réaménagement de la Porte de Ninove".</p>
<p>- van mevrouw Brigitte De Pauw 58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de heraanleg van de Romeinsesteenweg op de grens tussen Wemmel en de Stad Brussel".</p>	<p>- de Mme Brigitte De Pauw 58</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réaménagement de la chaussée Romaine à la limite entre Wemmel et la Ville de Bruxelles".</p>

<p>- van de heer Mohamed Ouriaghli 58</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de Event Pass".</p>	<p>- de M. Mohamed Ouriaghli 58</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'Event Pass".</p>
<p>- van mevrouw Annemie Maes 59</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de rioleringswerken tussen Madou en het Sint-Joostplein".</p>	<p>- de Mme Annemie Maes 59</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les travaux d'égouttage entre Madou et la place Saint-Josse".</p>
<p>- van de heer Jef Van Damme 59</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het contract tussen Zen Car en het Gewest".</p>	<p>- de M. Jef Van Damme 59</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le contrat entre Zen Car et la Région".</p>

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,

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

betreffende "de Brussel'Air-premies".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bruno De Lille zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *Elke inwoner van het Brussels Gewest die zijn nummerplaat laat schrappen kan, onder bepaalde voorwaarden, een zogenaamde Brussel'Air-premie genieten. Deze premie varieert al naargelang van de gekozen optie. In ruil voor een schrapping van de nummerplaat, en desgevallend van de vernietiging van het voertuig, ontvangt men een abonnement van één of twee jaar jaar op Cambio Start, gekoppeld aan een MIVB-abonnement voor een of twee jaar of aan een enkelvoudige of dubbele fietsvergoeding.*

In de in te vullen vragenlijst wordt er gepolst naar het aantal voertuigen dat er, na de schrapping, nog

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,

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

concernant "les primes Bruxell'Air".

M. le président.- Le secrétaire d'État Bruno De Lille répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Depuis de nombreuses années, toute personne domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale qui fait radier sa plaque d'immatriculation et, le cas échéant, procède à la destruction de son véhicule, pourra bénéficier, sous certaines conditions, d'une prime Bruxell'Air.

Cette prime désigne une offre groupée "mobilité" à modalité variable en fonction de l'option choisie.

Sous certaines conditions, une radiation de plaque d'immatriculation donne droit soit à un abonnement Métro-Tram-Bus (MTB) pour une année et à un abonnement Cambio Start pour une année, soit à une prime vélo et à un abonnement Cambio Start

overblijft in het gezin. ik vraag me af of het wel zin heeft een dergelijke Brussel'Air-premie toe te kennen aan gezinnen die, na de schrapping, nog steeds kunnen beschikken over twee of meer auto's. Men zou de premie eerder moeten verhogen, maar die dan alleen maar toekennen aan gezinnen die tot een echte mobiliteitsommeslag overgaan.

Begin 2011 werd er in de commissie melding gemaakt van een evaluatie van de Brussel'Air-premie. Het zou interessant zijn om deze evaluatie in te kunnen kijken, inclusief het cijfermateriaal over het aantal premies, het profiel van de ontvangers, het aantal resterende voertuigen per gezin, de gekozen opties en zo verder.

Wat is de dankzij deze premie gerealiseerde besparing inzake CO₂-uitstoot?

Heeft men inzicht in het mobiliteitsgedrag van de betrokkenen na afloop van het gratis jaarabonnement op metro-tram-bus of op Cambio? Blijven zij deze vervoersmodi trouw als ze er zelf moeten voor betalen? Indien blijkt dat hun gedrag definitief veranderd is, zou het toekennen van de premie voortaan beter beperkt worden tot wie zich in die zin engageert en tot die gezinnen die nog maximaal één voertuig overhouden.

Het online aankopen van fietsen en fietsaccessoires komt ook in aanmerking voor een Brussel'Air-premie, op voorwaarde dat ze bij een leverancier in het gewest worden gekocht. Ik vraag me af waarom deze voorwaarde, die toch relevant is voor de lokale tewerkstelling, ook niet kan gelden voor andere gewestelijke premies zoals de renovatie- of de energiepremie.

Ik heb minister Huytebroeck eerder al schriftelijk ondervraagd over de lokalisatie van de bedrijven die ingezet worden bij de energie- en renovatiepremie en het blijkt geenszins verplicht dat ze in het gewest gevestigd moeten zijn. Ik betreur dit.

pour une année.

Sous certaines conditions, une radiation de plaque d'immatriculation et la destruction du véhicule en question donnent droit soit à un abonnement MTB et à un abonnement Cambio Start, tous deux pour une année renouvelables une fois ; soit à un abonnement MTB pour une année, un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et à une prime vélo ; soit à un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et une double prime vélo. Voici toute la palette des possibilités.

Je m'étonne cependant à la lecture du formulaire car, dans la catégorie "Autres données", l'on trouve une question qui passe trop souvent inaperçue : "Combien de voitures vous reste-t-il dans le ménage ?".

Jusque-là, la question semble évidemment légitime, mais là où les choses deviennent cocasses, c'est lorsque le formulaire envisage qu'après la remise de la plaque d'immatriculation faisant l'objet de la prime Bruxell'Air, l'on envisage bien qu'il reste une, deux, trois, quatre, voire plus de quatre voitures dans le ménage !

N'est-il pas temps de cesser d'accorder une prime à des personnes dont le ménage possédera encore après octroi de celle-ci - voiture(s) de société comprise(s) - trois, quatre, voire plus de quatre voitures ? Tant socialement que d'un point de vue environnemental, cela me laisse perplexe. Il serait sans doute préférable de privilégier l'octroi de primes encore plus importantes, mais exclusivement aux personnes procédant à un réel changement dans leur choix de mobilité.

Début 2011, une évaluation du système Bruxell'Air était évoquée en commission de l'Infrastructure. Serait-il possible d'obtenir cette évaluation in extenso dans ses dimensions quantitative et qualitative (nombre de primes octroyées, profil des personnes, nombre de véhicules dans le ménage avant et après, choix effectués entre les différentes options à savoir : vélo, transports publics, Cambio, etc.) ?

Quelles sont les économies d'énergie effectuées en tonnes de CO₂ depuis le début de l'initiative ?

Sur la durée, existe-t-il une analyse du

comportement des bénéficiaires de ces primes ? Autrement dit, sait-on si ces personnes ayant bénéficié durant un an d'un abonnement aux transports publics ou aux voitures partagées maintiennent leur comportement au-delà du seul effet d'aubaine de la prime ?

Si une telle modification du comportement des bénéficiaires s'avère, ainsi que cela avait été évoqué en commission en janvier 2011 lors d'une interpellation de Mme Danielle Caron, pourquoi ne pas réserver l'octroi de telles primes à des Bruxellois qui s'engagent à modifier durablement leur comportement et les limiter aux ménages ne possédant plus qu'une seule voiture maximum ?

Enfin, il importe de souligner que "les achats en ligne de vélos et d'accessoires de vélo sont aussi éligibles à la prime Bruxell'Air, pour autant qu'ils soient repris sur une facture d'un fournisseur implanté en Région bruxelloise, tel que spécifié dans l'arrêté du 7 septembre 2007". Cette piste est vraiment très intéressante dans le cadre de l'alliance emploi-environnement et, pour avoir interrogé la ministre de l'Environnement dans le cadre de l'octroi des primes énergie ainsi que des primes à la rénovation, j'estime regrettable que cette précaution du développement économique bruxellois ne soit pas au moins partiellement prévue dans l'octroi de l'ensemble des primes existantes afin de garantir plus de retour sur investissement de l'argent public bruxellois ainsi investi. Comment expliquer que ce lien avec l'entrepreneuriat bruxellois soit prévu dans le cadre des primes Bruxell'Air et pas pour les autres primes ?

Je me réfère ici à une question écrite que j'ai adressée à Mme Huytebroeck au sujet de la localisation des entreprises qui intervenaient dans le cadre des primes énergie et des primes à la rénovation. Il n'y a pas de case mentionnant qu'elles sont bruxelloises ou non. Je le regrette. Cela existe pour différents domaines, dont les vélos et le mécanisme de Tax Shelter. Pourquoi pas, alors, pour la rénovation énergétique de nos bâtiments ?

Bespreking

Discussion

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

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Het begeleidingscomité voert een enquête

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- L'arrêté relatif à la prime Bruxell'Air aura été d'application

bij wie reeds een Brussel'Air premie heeft ontvangen. De belangrijkste conclusies zijn alvast dat de premie moet worden vereenvoudigd om een groter publiek te bereiken. Slechts 10% van de rechthebbenden heeft de dubbele premie aangevraagd. Algemeen kan worden gesteld dat de tevredenheid zeer groot is. De fietspremie laat de aankoop toe van een fiets van betere kwaliteit en moedigt het fietsgebruik bij een groot deel van de rechthebbenden aan. De vraag naar specifieke fietsen neemt toe.

Op basis van de resultaten zal, in overleg met de betrokken operatoren zoals de Directie Inschrijving van Voertuigen (DIV) en diensten van autodelen, het systeem worden verbeterd.

Een hervorming moet onder andere tegemoetkomen aan ons voornemen om de intermodaliteit bij de begunstigen van de premie te bevorderen door ook Villo te integreren, en aan de noodzaak om het systeem te vereenvoudigen en fraude te beperken.

Uiteindelijk moeten de werkzaamheden resulteren in een nieuw besluit in de herfst; een informatiecampagne is gepland in de lente van 2012.

Men schat dat dankzij de premie de jaarlijkse uitstoot van 10.000 ton CO2 kon worden vermeden.

Minister Huytebroeck bestudeert thans de mogelijkheid om de toekenning van energieprijzen afhankelijk te maken van het feit dat men een beroep doet op Brusselse bedrijven. De Brusselse markt moet wel kunnen inspelen op het aanbod. Bovendien moet men rekening houden met de EU-dienstenrichtlijn, waardoor niet alle premies aan die voorwaarde kunnen worden onderworpen.

depuis cinq ans en septembre 2011, raison pour laquelle une évaluation menée par le comité d'accompagnement est en cours de finalisation. Une enquête a notamment été menée auprès des bénéficiaires.

Les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants :

1. Il est nécessaire de simplifier la prime pour toucher une population plus large.
2. La prime double suscite un engouement relativement faible (environ 10%). Un effet d'aubaine important est remarqué chez les bénéficiaires de la double prime, en cas de destruction du véhicule, donc.
3. La prime vélo permet l'achat de vélos de meilleure qualité et encourage manifestement l'usage de la bicyclette chez une bonne partie des bénéficiaires.
4. Il existe une demande croissante pour des types de vélos particuliers, par exemple, pliables ou électriques.

Ces résultats seront soumis à l'ensemble des opérateurs afin d'identifier d'ici septembre les pistes d'adaptation du système actuel. Dans ce cadre, les contacts en cours avec la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) seront poursuivis. Il sera également tenu compte des systèmes de voitures partagées existant en Région bruxelloise.

Plusieurs axes orientent notre réflexion : la volonté de renforcer l'intermodalité dans les habitudes de déplacement des bénéficiaires de la prime, en intégrant notamment le système Villo ; la nécessité de simplifier le mécanisme actuel pour le rendre accessible à un public plus large ; la volonté d'opérer un contrôle du respect des engagements par les bénéficiaires de la prime pour limiter la fraude autant que possible ; l'intégration de certaines remarques formulées dans votre interpellation.

Le travail en cours aboutira à un nouvel arrêté en automne. Une campagne d'information sur les nouveaux contours de la prime est prévue au printemps 2012.

Sur la base de ces conclusions, mes collaborateurs sont en discussion avec le cabinet de la ministre Huytebroeck pour définir, avec les administrations et les partenaires, les contours d'une nouvelle prime. Ces discussions aboutiront prochainement.

Concernant les émissions de CO₂, l'on estime que la radiation de 7.600 plaques dans le cadre de l'octroi de la prime a permis d'éviter l'émission de 10.000 tonnes de CO₂ annuellement.

Enfin, l'opportunité de conditionner l'octroi de primes énergie au recours à des entreprises bruxelloises est étudiée par ma collègue en charge de l'Énergie, Mme Huytebroeck.

Il importe dans ce cadre de tenir compte de plusieurs éléments. D'une part, le marché bruxellois doit être en mesure de répondre à l'intégralité de l'offre générée par le mécanisme de prime, ce qui est beaucoup plus difficile à garantir au vu du nombre de primes énergie octroyées chaque année. D'autre part, il y a lieu d'être attentif au respect de la législation européenne, en particulier de la directive services. Imposer ce type de conditions ne pourrait donc pas s'appliquer à l'ensemble des primes octroyées.

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

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Kunt u de commissieleden de tekst en de eerste evaluatie bezorgen?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik zal dat doen in september, wanneer ze klaar zijn.*

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *De PS verheugt zich over de vereenvoudiging en de grotere toegankelijkheid, maar alles blijft nog een beetje vaag. Met welke aspecten zult u rekening houden in het nieuwe besluit? Met het aantal voertuigen na de toekenning van de premie?*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Het zou inderdaad dom zijn om een premie toe te kennen aan een gezin dat nog vier wagens over heeft.*

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

Mme Olivia P'tito.- J'aimerais, si c'est possible, que le texte et la première évaluation soient mis à la disposition des membres de la commission.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous le ferons dès que ces textes seront finalisés. Nous avons un peu de retard. Ce sera pour septembre.

Mme Olivia P'tito.- Au niveau du groupe PS, nous nous réjouissons évidemment de la simplification et de l'accès à un public plus large. Mais cela reste encore un peu flou : on ne saisit pas exactement quelles pistes sont sur la table. On veut augmenter l'intermodalité, il y aura un nouvel arrêté à l'automne... Mais quels sont ces aspects que vous voulez prendre en compte ? S'agit-il du nombre de véhicules après l'octroi de la prime ?

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Nous voulons étudier cet aspect. Vous avez raison : il est idiot de donner une prime pour démolir une voiture d'un ménage quand celui-ci en conserve quatre autres.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans)*.- *Er moet natuurlijk voldoende capaciteit zijn voor grotere premies, zoals de energiepremies of de renovatiepremie. Dat zou een gunstig signaal geven aan de Brusselse ondernemingen.*

Wat het argument van de dienstenrichtlijn betreft, wat voor de fietsen kan, kan ook voor andere zaken.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de laatste studie van de firma TomTom, waaruit blijkt dat Brussel de Europese grootstad met de meeste opstoppingen is".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans)*.- *Ik had deze vraag eigenlijk aan mevrouw Grouwels gericht. Met drie ministers van Mobiliteit, is het soms moeilijk om antwoorden te krijgen.*

De voorzitter.- Het Uitgebreid Bureau beslist.

De heer Philippe Pivin *(in het Frans)*.- *Welke maatregelen neemt de gewestregering om het aantal en de lengte van de files in het Brussels Gewest te verminderen?*

De onderneming TomTom publiceerde een lijst van de 50 Europese steden met de meeste opstoppingen,

Mme Olivia P'tito.- Pour les primes plus larges, comme celles liées à l'énergie ou à la rénovation, il faut évidemment avoir la capacité de répondre. C'est un peu la poule et l'œuf, mais ce serait un signal donné aux entrepreneurs bruxellois pour les petites rénovations, qui sont souvent à leur portée.

Quant à l'argument sur la directive services, je pense que si on peut le faire pour les vélos, on peut le faire pour autre chose. Je ne peux donc que plaider pour.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "la dernière étude la société TomTom plaçant Bruxelles en pole position des métropoles européennes les plus embouteillées".

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

M. Philippe Pivin.- Je commencerai par vous dire mon étonnement. J'avais déposé cette interpellation à l'attention de Mme Grouwels, partant de l'idée que le problème des embouteillages record dans la capitale est moins une question de mobilité que d'aménagement urbain. Comme je l'ai déjà dit à d'autres occasions, lorsque l'on a trois ministres de la Mobilité, c'est parfois difficile d'obtenir des réponses.

M. le président.- C'est le bureau élargi qui décide.

M. Philippe Pivin.- Je le sais, mais je m'étonne de cette décision. J'en suis néanmoins ravi car M. De Lille a l'habitude de donner des réponses précises et complètes. Avec le sourire, je dirais qu'il a déjà atteint le premier objectif du plan d'action 2011-2020 : la réduction de la vitesse de la circulation.

waarin Brussel op de eerste plaats stond. Hier ligt de snelheid op gemiddeld 38,9% van de wegen lager dan 70% van de maximumsnelheid. En de situatie verslechtert.

Er wordt weinig aan gedaan. Uw doel op middellange termijn is om het autoverkeer tegen 2015 met 20% te verminderen, maar er moeten ook specifieke maatregelen komen om de mobiliteit op kortere termijn te verbeteren.

Dit is slechte reclame voor Brussel. Er is een globale aanpak nodig van de mobiliteit, in plaats van zich te richten op afzonderlijke aspecten, zoals parkeermogelijkheden en dergelijke.

Bevestigt u de cijfers van TomTom? Wat is de situatie?

Wat hebt u sinds 2009 gedaan aan de files? Werden deze specifieke maatregelen al geëvalueerd?

Denkt u niet dat de zones 30 een negatieve invloed gehad hebben? Hoe komt het dat de situatie het afgelopen jaar nog verergerd is?

Hoe zult u de mobiliteit in het Brussels Gewest verbeteren, los van de doelstellingen op langere termijn?

Monsieur le ministre, je voudrais vous entendre sur les mesures que le gouvernement régional compte prendre afin de réduire le nombre et les kilomètres d'embouteillages en Région bruxelloise.

La société TomTom a publié son hit-parade européen des 50 villes les plus embouteillées, en indiquant que Bruxelles est le premier réseau routier le plus touché, avec "38,9% des voiries qui sont ralenties à une vitesse d'au moins 70% de la vitesse maximum autorisée". Plus grave, ces chiffres montrent que la situation s'est encore dégradée par rapport à l'année dernière.

J'ai le sentiment que peu d'actions concrètes sont menées. Vous avez des objectifs stratégiques de réduction de la présence automobile de 20% d'ici 2015. Mais parallèlement à ces priorités à moyen terme, il est indispensable de mettre en œuvre des mesures spécifiques destinées à recréer aujourd'hui de la mobilité dans notre Région.

Il s'agit d'une publicité détestable pour Bruxelles : d'un côté, nous sommes fiers d'affirmer que Bruxelles est la capitale de l'Europe et, de l'autre, on constate que c'est la ville la plus paralysée d'Europe. C'est un point noir qu'il faut mettre en perspective, en tenant compte du fait que la politique de la mobilité doit être envisagée de façon globale. Il ne faut pas privilégier un aspect plutôt qu'un autre, comme les parkings, le stationnement, etc.

Confirmez-vous les chiffres de cette étude réalisée par la société TomTom ? Quels constats faites-vous face à cette situation ?

Quelles actions ont été menées depuis 2009 afin de lutter contre cette quasi-paralysie ? Une évaluation des mesures spécifiques prises pour contrer cet état de fait a-t-elle été réalisée ?

Sans vouloir être polémique, ne pensez-vous pas que la mise en place de zones 30 a pu avoir une influence sur cette situation et sur une partie de cette détérioration ? Comment expliquez-vous que la situation de notre réseau routier se soit encore dégradée depuis l'année dernière en matière d'embouteillages ?

Quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre pour améliorer la mobilité sur le réseau de la Région de Bruxelles-Capitale, en dehors des

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- *Mobiel Brussel heeft TomTom een kopie gevraagd van dit rapport, maar TomTom kon dit niet bezorgen, omdat er geen rapport is. De onderneming heeft alleen de GPS-gegevens samengelegd.*

Wat zeker is, is dat Brussel de Europese hoofdstad is en dat er veel files zijn, maar dat het de meeste files heeft van alle Europese hoofdsteden, is niet zo duidelijk.

TomTom geeft erg weinig informatie over de methodologie van haar studie. Zo is niet geweten welke wegen en welke uren in aanmerking werden genomen.

Zonder bijkomende informatie, gaan we ervan uit dat de gegevens vooral slaan op de autosnelwegen, waarvan er in het Brussels Gewest nauwelijks zijn, en dat ze dus niet representatief zijn.

Overigens, TomTom geeft aan dat er file is op het moment dat de verkeerssnelheid minder dan 70% van de toegelaten snelheid bedraagt. Dat stemt niet overeen met de realiteit in Brussel. Wij kunnen ons dus vragen stellen bij het gehanteerde klassemment.

De invoering van een zone 30 heeft geen invloed op de vaststellingen van de TomTom, aangezien het systeem enkel de grote verkeersassen in en uit Brussel in beschouwing neemt.

Brussel Mobiliteit stelt een stagnatie vast van het aantal afgelegde kilometers, een algemene daling van de duur van de trajecten en een verhoging van de verkeersdrukke op de secundaire wegen. Voorts werd er tussen 2000 en 2010 een verhoging van het aantal MIVB-voertuigen met 83%; een verdubbeling van het aantal treinen en een sterke toename van het aantal fietsers met maar liefst 300% gemeten.

Ik onthoud vooral dat Brussel op sommige plaatsen dichtslibt en we ervoor moeten zorgen dat iedereen zich vrij en op een duurzame manier moet kunnen

objectifs stratégiques de la réduction de 20% de la présence automobile dans la Région d'ici 2015 ?

Discussion

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- J'ai lu comme vous ce que certains journaux rapportent à ce sujet. J'ai en effet demandé, via les services de mon administration, Bruxelles Mobilité, à la société TomTom une copie du rapport, ou au moins certains éléments du rapport qu'elle a réalisé. Elle n'a pas pu accéder à ma demande du fait qu'il n'existe pas de rapport. TomTom n'a fait que rassembler des données collectées par le suivi de ses GPS.

Sur la base d'un communiqué de presse, certains médias se sont emparés de ce titre à la formule frappante, plaçant Bruxelles à la tête des capitales européennes congestionnées. Ce qui est certain, c'est que Bruxelles est la capitale de l'Europe et que c'est une ville qui souffre de congestion. De là à affirmer que c'est la première, il y a un pas que TomTom franchit, selon moi, sur une base discutable.

En effet, tout comme l'an dernier, TomTom a diffusé très peu d'informations au sujet de la méthodologie de son étude. Quel est, avec précision, le réseau considéré ? Quelles sont les heures considérées ?

Avec le peu d'informations dont nous disposons, nous pensons que ces données ont été collectées essentiellement sur le réseau autoroutier, peu présent en Région de Bruxelles-Capitale, et reflètent donc sans doute peu la réalité sur les voiries du territoire régional.

TomTom indique par ailleurs qu'il y a embouteillage à partir du moment où la vitesse de circulation est inférieure à la vitesse autorisée de 30%. Cela signifie que, dans une zone limitée à 70 km/h, à partir de 49 km/h, TomTom indique un embouteillage. Il en va de même pour les zones limitées à 50 km/h : il y aurait embouteillage à partir de 34 km/h, or à Bruxelles, quand on avance à du 34 km/h, on ne considère pas qu'il y a embouteillage ! Là aussi, on peut se poser certaines questions sur les chiffres et le classement obtenus.

verplaatsen. Dat vormt ook de doelstelling van het Iris 2-plan over het gewestelijk mobiliteitsbeleid, dat de regering vorig jaar in september heeft goedgekeurd.

Met het plan beogen wij een vermindering van de verkeersdruk met 20% tegen 2018 ten gunste van het openbaar vervoer en de fietsers. Daarom moeten wij een betrouwbaar aanbod van het openbaar vervoer verzekeren, voorzien in fietsuitrustingen, een kilometerheffing invoeren, een parkeerbeleid op het getouw zetten en voetgangers-, fietsers- en distributieplannen opmaken.

Bij mijn voorstelling van het Iris 2-plan, besprak ik nog heel wat andere maatregelen.

De regering werkt nu aan de uitvoering van al deze maatregelen.

Het volgende beheersplan van de MIVB zal ook helpen om de mobiliteit te verbeteren. Op langere termijn moeten we ervoor zorgen dat mensen kleinere afstanden moeten afleggen, zodat ze dat te voet of met de fiets kunnen. Dat zal ook de dichtheid en de vermenging van functies ten goede komen. We debatteren hierover in het kader van het Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

Vos questions concernant les zones 30 ne sont pas pertinentes parce que, selon les données que nous avons, TomTom n'observe que le réseau autoroutier ou les grands axes d'entrée et de sortie de Bruxelles. Établir une zone 30 n'a pas d'incidence sur les constats de TomTom.

D'après les études menées par Bruxelles Mobilité, sur les axes principaux, on constate globalement une stagnation des kilomètres parcourus, une réduction globale des temps de parcours et une augmentation de la charge de trafic sur les voiries secondaires. Notons également qu'entre 2000 et 2010, une augmentation importante de la fréquentation des véhicules de la STIB (+ 83%), de la SNCB (+ 50%) et une présence accrue des cyclistes (+ 300%) ont été enregistrées, ce qui est remarquable.

Au-delà du slogan "Propulsons Bruxelles comme capitale des bouchons", je retiens comme vous que Bruxelles souffre d'engorgement. Il y a des points de congestion et nous devons garantir à chacun de pouvoir se déplacer avec le mode de transport le plus efficace, le plus adapté et le plus durable. C'est l'objectif du Plan Iris 2 définissant la politique de mobilité de la Région que le gouvernement a adopté en septembre dernier.

Je pense que vous avez eu l'occasion de lire ce plan. En substance, il prévoit de réduire la charge de circulation pour augmenter la fluidité à la fois des automobiles et des modes durables que sont les transports en commun et les vélos. C'est en réduisant l'usage de la voiture individuelle que l'on augmente la fluidité du trafic en général et que l'on peut réserver la priorité aux transports publics et aux cyclistes leur garantissant la fiabilité et la sécurité.

L'idée est de réduire la charge de trafic sur la Région de 20% pour l'horizon 2018. Nous pensons que cette diminution permettra au trafic de redevenir fluide.

Cet objectif impose les mesures suivantes :

- garantir la fiabilité de l'offre de transports en commun, en surface comme en souterrain ;
- garantir les équipements cyclables ;
- mettre en œuvre une tarification kilométrique ;

- mettre en œuvre une politique de stationnement ;
- mettre en œuvre les plans piéton, vélo, marchandises...

Il y a encore plusieurs mesures que j'ai eu l'occasion de présenter ici, il y a quelques mois, dans la foulée de l'approbation du Plan Iris 2.

Le gouvernement et les ministres concernés travaillent à la mise en œuvre progressive des différentes mesures.

Le prochain contrat de gestion de la STIB sera également l'occasion d'améliorer la mobilité dans notre Région. À plus long terme, on devra mettre en évidence la nécessité de diminuer les distances à parcourir de manière à les couvrir à pied et à vélo, ce qui favoriserait la densité et la mixité. Nous menons actuellement cette discussion dans le cadre du Plan régional de développement durable (PRDD).

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (*in het Frans*).- *Ik ben blij dat dit rapport niet zo betrouwbaar blijkt te zijn.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMMADI CHAHID

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

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

M. Philippe Pivin.- Je suis soulagé d'apprendre qu'on ne doit pas accorder trop d'importance à ce rapport et que les critères d'analyse sont moins fiables que ce qu'on pouvait craindre. Je vous remercie pour la précision des réponses apportées à toutes les questions.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

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

QUESTION ORALE DE M. MOHAMMADI CHAHID

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

betreffende "de fietsdiefstallen in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Mohammadi Chahid *(in het Frans).*- *Op 15 oktober interpelleerde mevrouw Caron u over fietsdiefstallen in het Brussels Gewest. Volgens een krantenartikel van 10 mei neemt het aantal fietsdiefstallen in het Brussels Gewest alsmaar toe.*

Er zijn steeds meer fietsers in Brussel, maar beveiligde stallingen zijn schaars. Het probleem houdt mensen zelfs tegen om de fiets te gebruiken. Er moet dan ook iets gebeuren.

Sinds juni 2008 kunnen fietsdiefstallen worden gemeld op de website van de federale politie. Zo worden eigenaars aangespoord om diefstallen aan te geven.

In welke gemeenten tieren fietsdiefstallen het weligst? Welke maatregelen neemt u om het probleem aan te pakken?

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Het is overdreven om te stellen dat bijna alle fietsers vroeg of laat met een fietsdiefstal worden geconfronteerd. Toch vestigt u terecht de aandacht op het probleem van fietsdiefstallen. Uit Franse studies blijkt dat een op vier fietsers het fietsen voor beken houdt als zijn rijwiel wordt gestolen. Als we mensen willen stimuleren om te fietsen, moeten we de fietsdiefstallen indijken.*

Volgens de federale politie worden er sinds 2006 steeds meer fietsen gestolen in Brussel. In 2006 werden er 1.674 fietsdiefstallen aangegeven. Het cijfer steeg tot 2.125 in 2009 en 2.065 in 2010.

De meeste fietsen worden gestolen in Brussel-Stad. Daarna komen Elsene, Etterbeek, Oudergem, Anderlecht en Schaarbeek.

concernant "les vols de vélos en Région bruxelloise".

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

M. Mohammadi Chahid.- Le 15 octobre dernier, Mme Caron vous a interpellé sur les vols de vélos en Région bruxelloise. Je constate, suite à un article de presse paru le 10 mai 2011, que les vols de vélos sont en constante augmentation à Bruxelles. Il est quasi impossible pour un cycliste bruxellois d'être à l'abri d'un vol de vélo.

La Région bruxelloise compte de plus en plus de cyclistes, mais la mise à disposition de lieux sécurisés où parquer les deux-roues reste rare. À tel point que cet aspect du déplacement à bicyclette devient un frein majeur à la reconversion des usagers de la route. Dans la mesure où le nouveau Plan Iris 2 met l'accent sur le déplacement à vélo, il me semble opportun de lever tous les freins à l'usage du vélo.

En juin 2008, un système d'enregistrement des plaintes via le site de la police fédérale a été mis en place afin d'encourager les propriétaires de vélos à signaler tout vol.

Pouvez-vous me dire quelles communes sont les plus touchées par ce genre de délit? Quelles mesures entreprenez-vous afin de prémunir les cyclistes contre le vol de leur vélo ?

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

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Affirmer qu'il est quasi impossible pour un cycliste bruxellois d'être à l'abri d'un vol de vélo est exagéré. Je possède mon dernier vélo depuis treize ans, je roule souvent, et on ne me l'a jamais volé. Il ne faut donc pas généraliser.

Toutefois, vous avez raison d'attirer l'attention sur la problématique du vol de vélos en Région bruxelloise parce qu'il s'agit d'un vrai problème. Des études de la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fubicy), montrent qu'un cycliste sur quatre abandonne la pratique du vélo après un vol. Cela signifie que si l'on veut voir le nombre de cyclistes augmenter, il faut essayer de diminuer ces vols.

Depuis 2006, selon le service d'analyse stratégique

In het Fietsplan staan een hele reeks maatregelen om fietsdiefstallen te bestrijden. Er worden regelmatig preventiecampagnes gepland. Het risico kan al drastisch worden beperkt door je fiets met een goed slot het kader en het wiel vast te maken aan een verankerd voorwerp. Uit tests is gebleken dat veel fietsen niet goed worden vastgemaakt en gemakkelijk kunnen worden gestolen. We kunnen het probleem dus aanpakken door het gedrag van fietsers te wijzigen.

In het Fietsplan wordt ook de oprichting van een centrale opslagplaats voor teruggevonden fietsen aangekondigd. Een op drie fietsen wordt na een diefstal teruggevonden. Op dit moment moeten slachtoffers van een fietsdiefstal in de opslagplaatsen van alle negentien gemeenten gaan kijken of hun fiets daar niet toevallig staat. Dat doen ze doorgaans niet, zodat veel teruggevonden fietsen niet worden opgeëist.

Andere maatregelen zijn bijvoorbeeld de invoering van een website waar gegevens over teruggevonden fietsen worden verzameld en het graveren van fietsen. Als een gegraveerde fiets wordt teruggevonden, kan de eigenaar gemakkelijk worden gelokaliseerd.

Het is ook de bedoeling om police-on-web beter te maken, een vademecum voor fietsenstallingen op te stellen en zoals bepaald in het gewestelijk parkeerplan beveiligde fietsenstallingen te plaatsen.

Het Gewestelijk Parkeeragentschap zal de vraag en het aanbod van fietsenstallingen in kaart brengen en krijgt de opdracht om op zoek te gaan naar nieuwe locaties en nieuwe soorten stallingen.

Daarbij is het aangewezen om rekening te houden met de statistische gegevens van de politiezones. Zo kan worden nagegaan waar het risico op fietsdiefstallen het grootst is en welke stallingen het meest geschikt zijn.

de la police fédérale, le nombre de vélos volés augmente dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale. On en compte plus de 2.000 en 2010. En 2006, nous étions à 1.674, en 2007 à 1.701, à 1.491 en 2008, à 2.125 en 2009 (soit une évolution importante), et à 2.065 pour l'année 2010, soit une légère diminution.

Le nombre de vols de vélos varie selon les communes. La commune de Bruxelles-Ville est largement en tête. Viennent ensuite Ixelles, Etterbeek, Auderghem, Anderlecht et Schaerbeek. Je tiens à votre disposition un tableau reprenant le décompte complet.

Le Plan vélo reprend toute une série de mesures pour lutter contre le vol de vélos. Des campagnes de prévention régulières sont prévues. En attachant son vélo avec le cadre et la roue avant à un point fixe avec un bon cadenas, on diminue déjà fortement les risques. Des tests ont été effectués en collaboration avec des associations de cyclistes qui ont révélé que bon nombre de vélos sont attachés d'une manière telle qu'il est aisé de les emporter. Il y a donc là un point facile à faire évoluer puisqu'il suffit d'adapter son comportement.

Le Plan vélo prévoit également la création d'un dépôt centralisant les vélos retrouvés, car un vélo sur trois est retrouvé suite à un vol. Le seul inconvénient, c'est qu'à l'heure actuelle, les propriétaires bruxellois lésés doivent faire le tour des dix-neuf dépôts communaux. Comme ils ne le font pas, beaucoup de vélos restent non réclamés.

D'autres mesures consistent en la réalisation d'un outil internet pour centraliser les données de vélos retrouvés et une augmentation des possibilités de graver les vélos, notamment dans les points vélo de la Région. En effet, lorsqu'on retrouve un vélo gravé, on piste plus facilement son propriétaire. Or, on constate que faire graver son vélo est encore une pratique rare.

Il est également prévu d'améliorer le référencement de Police-on-web, d'élaborer un vade-mecum vélo dédié au stationnement et de créer plusieurs types de stationnements sécurisés dans le cadre du Plan régional de stationnement.

Par ailleurs, ce plan comprendra un volet relatif au stationnement sécurisé des vélos. Ainsi, l'Agence régionale de stationnement sera chargée de faire

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Mohammadi Chahid (*in het Frans*).- *U hebt de meeste van mijn vragen beantwoord, maar houdt er blijkbaar geen rekening mee dat er in de omgeving van het Zuidstation helemaal geen fietsenstallingen zijn. Bij andere stations wel.*

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Op de plannen voor de heraanleg van de omgeving van het Zuidstation staat een zeer grote fietsenparking. We weten dat er vraag naar is. Er is al een fietspunt in het Zuidstation, maar er is nog werk aan de winkel.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
ANNEMIE MAES**

**TOT MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-
GERING, BELAST MET OPENBARE**

l'inventaire de l'offre et de la demande de stationnement. Elle sera également chargée de faire de la prospection pour trouver de nouvelles places et de nouveaux types de parkings.

Préalablement à ce travail, il sera évidemment utile de tenir compte des données statistiques disponibles auprès des zones de police afin d'identifier le cas échéant les endroits plus ou moins exposés à un risque de vol et déterminer ainsi l'infrastructure de stationnement la plus adéquate.

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

M. Mohammadi Chahid.- Vous avez répondu à la majorité de mes questions, mais vous semblez omettre le fait qu'autour de la gare du Midi, il n'y a pas du tout de parking pour les vélos. Alors qu'il n'y a aucun problème en la matière concernant les gares du Nord, de Bruxelles-Central et du Luxembourg, aucun parking sécurisé n'avoisine la gare du Midi.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Je puis vous informer que dans tous les plans visant l'amélioration et le réaménagement des espaces jouxtant la gare du Midi en cours de développement, il est prévu de réaliser un très grand parking réservé aux vélos. On sait qu'il y a un besoin en la matière. Actuellement, à la gare du Midi, il existe déjà un point vélo, mais il est exact qu'il y a encore du travail à fournir pour réaliser un vrai parking pour les vélos.

- L'incident est clos.

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**

WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de evaluatie van het beheerscontract van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Eind dit jaar loopt het beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB af. De voorbereidingen voor de opvolger zijn volop bezig. Het volgende beheerscontract, voor de periode 2012-2016, zou in principe moeten ingaan vanaf 1 januari 2012. De ordonnantie van 30 april 2009 betreffende de parlementaire controle op de gewestelijke instellingen stelt dat er zes maanden voor het verstrijken van elk beheerscontract een evaluatieverslag over de uitvoering van het contract moet worden voorgelegd aan het parlement. Dit verslag moet vergezeld gaan van een nota van de regering met haar voornemens voor het volgende beheerscontract.

Deze regeling moet het parlement in staat stellen om te controleren of de MIVB aan de overeenkomst voldoet, welke aanpassingen nodig zijn, enzovoort. Het parlement zou op die manier ook zijn zeg kunnen doen over de toekomstige beheerovereenkomst, voor het definitief wordt vastgelegd. De volksvertegenwoordigers betrekken in de discussie rond de toekomst en de prioriteiten van de MIVB, zou blijk geven van transparant en goed bestuur.

We zijn nu ongeveer zes maanden voor 1 januari 2012. Uit de besprekingen van vorige week is gebleken dat het vertrouwen in de MIVB hersteld moet worden. Waarop wil deze regering de klemtoon leggen? Dit is een essentieel debat en dat gebeurt best aan de hand van een analyse van het vorige beheerscontract, zodat we uit de fouten kunnen leren en de zaken die goed gaan, kunnen behouden.

Is de in de ordonnantie van 30 april 2009 vernoemde evaluatie van het huidig beheerscontract klaar? Zo niet, wanneer zal ze klaar zijn?

Wanneer stelt u de evaluatie voor aan het parlement, met inbegrip van de intentienota van de regering met betrekking tot de toekomstige beheerovereenkomst 2012-2016?

DES TRANSPORTS,

concernant "l'évaluation du contrat de gestion de la STIB".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le nouveau contrat de gestion de la STIB pour la période 2012-2016, en cours d'élaboration, devrait en principe entrer en vigueur le 1er janvier 2012.*

En vertu de l'ordonnance du 30 avril 2009, les parlementaires sont censés recevoir six mois avant l'échéance d'un contrat de gestion un rapport d'évaluation relatif à ce contrat, assorti d'une note du gouvernement reprenant ses intentions quant au prochain contrat de gestion.

Ainsi, le parlement est en théorie à même de contrôler le respect par la STIB de cette convention et d'exprimer son point de vue et ses priorités pour l'avenir de la STIB.

L'échéance est dans six mois. Nous savons désormais qu'il convient de rétablir la confiance en la STIB. Quelles seront les priorités de ce gouvernement? Il y a lieu de mener ce débat essentiel en se fondant sur une analyse du précédent contrat afin d'en tirer des enseignements.

L'évaluation est-elle achevée? Quand sera-t-elle soumise au parlement ainsi que la note reprenant les intentions de l'exécutif?

Quels sont l'état des lieux ainsi que le calendrier du nouveau contrat de gestion? Le parlement aura-t-il voix au chapitre? Quand?

L'évaluation du contrat de gestion de la STIB est-elle disponible pour le citoyen? Sous quelle forme?

Le contrat de gestion ainsi que le rapport d'évaluation devraient idéalement être facilement accessibles sur le site internet de la STIB, en vue d'une plus grande transparence, car il faut aussi rétablir la confiance de l'utilisateur.

Wat is de stand van zaken en de timing voor het nieuwe beheerscontract? Krijgt het parlement de kans om aanbevelingen te doen? Zo ja, wanneer? Zo niet, waarom niet?

Is de evaluatie van het beheerscontract met de MIVB ook beschikbaar voor de burger? Op welke wijze zal het beschikbaar gemaakt worden?

Op de website van de MIVB vond ik het oude beheerscontract alvast niet meteen terug. Dat zou nochtans goed zijn voor de transparantie. Ook een eventueel evaluatieverslag moet op de website geplaatst worden. Niet alleen het vertrouwen tussen de MIVB en het parlement moet hersteld worden, maar ook dat tussen de MIVB en de klanten. De klanten die elke dag het openbaar vervoer gebruiken, moeten ook weten in welke richting dit openbaar vervoer evolueert.

Bespreking

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *Net als mevrouw Maes vraag ook ik me af of we die jaarlijkse opvolgingsverslagen kunnen inkijken. Volgens het lopende beheerscontract moet het opvolgingscomité in de loop van de eerste zes maanden van 2011 een rapport opstellen over de evolutie van het openbaar vervoer in Brussel over de voorbije vijf jaren. Wanneer is dat rapport er?*

Ook de in het beheerscontract vermelde vergelijkende studie van openbare vervoersnetten in het buitenland zou een nuttig instrument zijn.

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

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).*- *Een aflopend beheerscontract evalueren is altijd nuttig. De PS-fractie wil een evaluatie van alle aflopende*

Discussion

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Nos interrogations vont dans le même sens que celles de Mme Maes. En effet, dans le contrat de gestion 2007-2011, on peut clairement lire : "Le comité de suivi établit un rapport annuel de suivi du contrat de gestion". Nous non plus, nous n'avons pas trouvé ces rapports. Existent-ils ? Si oui, pourrait-on en disposer ?

Plus loin, on lit encore : "Dans le courant du premier semestre 2011, le comité établira un rapport quinquennal synthétisant les grandes évolutions observées dans les transports publics à Bruxelles, entre 2006 et 2010". Quand pourrions-nous prendre connaissance de ce rapport quinquennal ?

L'évaluation comparative avec des réseaux étrangers est également l'un des engagements qui se retrouvent dans le contrat de gestion et qui nous aiderait à pouvoir l'ajuster au mieux en fonction de nos objectifs.

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

Mme Olivia P'tito.- Mme Maes l'a bien rappelé, l'ordonnance du 30 avril 2009 prévoit qu'un rapport d'évaluation du contrat de gestion en cours soit

beheerscontracten. Ik denk bijvoorbeeld aan Actiris. In de voorbije legislatuur kwam directeur-generaal Eddy Courthéoux zelf nog het beheerscontract voorstellen in de commissie. Dit is alleszins relevant voor de uitoefening van onze parlementaire controleopdracht.

Het is de regering die een beheerscontract moet opstellen, rekening houdend met de doelstellingen van het Iris 2-plan en van het regeerakkoord.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Het zou inderdaad interessant zijn om in commissie een debat over het beheerscontract 2012-2016 te voeren. Niet alle projecten worden immers tot een goed einde gebracht. De MIVB werpt heel wat proefballonnetjes op (Elsensesteenweg, Kerselarenlaan, enzovoort), maar die worden vaak door de buurtbewoners en de gemeenten afgeschoten, ook al gaat het om interessante projecten. Het beheerscontract zou ervoor moeten zorgen dat de overheden en de buurtbewoners meer bij die projecten worden betrokken.*

Zou het ook niet beter zijn om de duurtijd van het beheerscontract met die van de legislatuur te laten samenvallen en het parlement bij de opmaak van het beheerscontract te betrekken?

Hoe meer hoofden, hoe meer ideeën!

présenté au parlement dans les six mois qui précèdent l'expiration.

Pour le groupe PS, l'évaluation d'un contrat de gestion à quelques mois de son échéance est une chose saine et intéressante, dans la mesure où cela permet de faire le point sur les politiques entreprises et à entreprendre.

Le groupe PS demandera une note d'évaluation à l'ensemble des ministres dont un ou plusieurs contrats de gestion viendraient à échéance. Je pense notamment à Actiris, qui arrive à la fin d'un contrat de gestion et à la veille d'un nouveau. Il est sain de faire le point, d'autant plus que la direction vient de changer.

Je rappelle aussi que sous la précédente législature, Eddy Courthéoux était venu lui-même en commission des affaires économiques présenter le contrat de gestion. Cette démarche est saine. On ne doit pas y consacrer plus de temps que nécessaire sinon nous ne ferions que cela. Mais à des moments-clefs comme ceux-là, il est pertinent et normal que nous exercions notre mission de contrôle par le biais de cette évaluation.

L'élaboration du contrat gestion relève évidemment de la compétence de l'exécutif qui doit traduire les principes contenus dans le Plan Iris 2 et l'accord de gouvernement.

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

Mme Danielle Caron.- Je voudrais appuyer la position de mes collègues. Comme vous l'avez souligné, ce serait une très bonne chose d'avoir un débat en commission sur ce contrat de gestion 2012-2016. D'abord, c'est un sujet d'actualité qui concerne un gros contrat. Ensuite, on se rend compte que tous les projets de la STIB ne sont pas toujours menés à terme. On a l'impression que cette société lance pas mal de ballons d'essai (la chaussée d'Ixelles, l'avenue des Cerisiers, je pourrais citer beaucoup d'exemples encore) et attend les réactions du public, des communes, voire le dépôt de recours.

J'aimerais que le contrat de gestion prévoie d'impliquer davantage les pouvoirs publics, les riverains et les citoyens de manière à faire aboutir les projets. J'ai le sentiment que souvent nous avons des projets très intéressants, qui suscitent l'enthousiasme de la plupart des citoyens, ravis qu'il

De huidige spanningen zijn volgens mij niet gegronnd, want het openbaar vervoer is een succes. Het gebruik van het openbaar vervoer is verdubbeld in tien jaar tijd en is goed voor 60% van het gemotoriseerd vervoer.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op de meeste vragen kan ik positief antwoorden. De inzichten van deze commissie zullen van invloed zijn op het nieuwe beheerscontract met de MIVB.

Over de uitvoering van het huidige beheerscontract werd een evaluatierapport opgemaakt. Het wordt samen met de oriëntatienota voor het nieuwe beheerscontract nog voor het reces aan de regering voorgelegd. Na goedkeuring zullen de krachtlijnen in deze commissie worden besproken, zoals ik reeds tijdens de hoorzittingen heb aangekondigd. Ook de evaluatie zal aan bod komen.

Na het zomerreces wens ik te starten met de opmaak van de eigenlijke beheersovereenkomst. Het wordt een zeer technisch en omvangrijk document. Het is openbaar, doch staat niet op de site van de MIVB.

Dit document zal op het einde van het jaar ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering en aan de beheersorganen van de MIVB. Conform de

se passe quelque chose d'intéressant dans leur quartier, mais que, pour un détail, ils font volte-face.

Je sais que mes collègues se demandent également pourquoi la période du contrat de gestion ne coïncide pas avec celle de la législature. Ne serait-il pas intéressant de les faire correspondre à l'avenir et d'impliquer le parlement ?

Mais comme on en parle beaucoup ici, nous aurons peut-être plus qu'un simple contrôle sur les contrats de suivi. Il y a toujours plus d'idées dans plusieurs têtes que dans une seule ! Il faudrait pouvoir établir, en début de législature, un contrat de gestion qui la couvrirait entièrement, mais permettrait aussi l'implication du parlement dans la recherche de pistes pour une meilleure efficacité de la STIB.

Les tensions actuelles sont à mon sens inutiles, puisque le transport public est un succès : il a doublé en dix ans, et les transports en commun représentent 60% des transports motorisés. C'est à souligner. Le contrat de gestion doit donc être discuté au plus vite ici même.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je peux répondre par l'affirmative à la majorité de vos questions.*

L'actuel contrat de gestion a fait l'objet d'un rapport d'évaluation, qui sera soumis au gouvernement avant les vacances parlementaires, assorti de la note d'orientation pour le nouveau contrat de gestion. Après approbation, les lignes de force de ces documents seront discutées au sein de cette commission.

Je souhaite entamer la rédaction du contrat de gestion proprement dit après les vacances parlementaires. Ce document est public, mais, vu sa technicité et son ampleur, il ne se retrouve pas sur le site de la STIB.

Il sera soumis pour approbation au gouvernement et aux organes de gestion de la STIB à la fin de l'année. Conformément aux dispositions de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la

bepalingen van de ordonnantie van 22 november 1990 over de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zal de goedgekeurde overeenkomst worden megedeeld aan het parlement. Het evaluatierapport zal niet ter beschikking worden gesteld van de burger, in overeenstemming met de bepalingen van de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur.

Het is tevens zo dat jaarlijks een evaluatierapport wordt opgemaakt. Dat document wordt als intern werkinstrument ten dienste gesteld van de Brusselse betrokken diensten en van de voogdijminister.

(verder in het Frans)

Mevrouw d'Ursel, het beheerscontract bevat geen verplichting om een vergelijking met andere openbare vervoersmaatschappijen te maken. De MIVB vergelijkt evenwel vaak haar werking met die van andere ondernemingen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).*- *In het beheerscontract is nochtans sprake van een vergelijkende evaluatie.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik zal dat nagaan en u een schriftelijk antwoord geven.*

Wij zullen dit debat kunnen voortzetten bij de voorstelling van de evaluatie en de oriëntatienota. Misschien kunnen wij de auteurs uitnodigen om de evaluatie te komen toelichten.

De voorzitter.- Wij kunnen nu al een datum vastleggen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De regering moet die oriëntatienota eerst nog goedkeuren. Pas nadien kunnen wij de documenten aan het parlement voorleggen. Dat zal vermoedelijk in september zijn.*

Mevrouw Caron, het is inderdaad een beetje

Région de Bruxelles-Capitale, le contrat approuvé sera communiqué au parlement. Le rapport d'évaluation ne sera pas mis à la disposition du citoyen, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration.

Quant au rapport d'évaluation annuel, il a valeur d'outil de travail interne.

(poursuivant en français)

Mme d'Ursel, une comparaison avec d'autres sociétés publiques de transport en commun n'est pas prévue dans le contrat de gestion. Toutefois, il arrive souvent que la STIB compare son mode de fonctionnement avec celui d'autres entreprises.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Pourtant, une démarche d'évaluation comparative est bel et bien prévue dans le contrat de gestion.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vérifierai ce point. L'idée n'est pas de comparer la STIB dans tous ses aspects avec d'autres sociétés de transport en commun. Selon mes informations, ce processus n'a pas encore été lancé.

Je vous communiquerai ma réponse par écrit.

La présentation devant cette commission de l'évaluation et de la note d'orientation nous permettra de progresser dans ce débat. Peut-être pourrions-nous inviter les auteurs de ladite évaluation à venir l'exposer aux membres de cette commission.

M. le président.- Nous pouvons déjà fixer une date.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Au préalable, le gouvernement doit approuver la note d'orientation. Sa présentation devant cette commission pourrait avoir lieu en septembre.

Mme Caron, je partage votre sentiment : revoir le contrat de gestion de la STIB en milieu de

vreemd dat het beheerscontract in het midden van de legislatuur wordt herzien.

De voorzitter.- De vertraging is aan uw voorganger te wijten.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het zou beter zijn om die herziening te laten samenvallen met de legislatuur, ook al moet de nieuwe minister de tijd krijgen om de situatie te bestuderen. Een jaar lijkt mij ruimschoots voldoende.*

De beheerscontracten zouden ook vijf jaar moeten duren, aangezien het om zware investeringen gaat.

De projecten voor de Elsensesteenweg en de Kerselarenlaan zijn in bijlage 7 van het huidige beheerscontract opgenomen. Zij bevinden zich nu in de uitvoeringsfase.

Wij steken heel wat energie in de contacten met de plaatselijke overheden en de buurtcomités om de projecten duidelijk uit te leggen. Het is niet omdat een project in een beheerscontract is opgenomen, dat wij ervan uitgaan dat hierover eensgezindheid bestaat. Suggesties om het overleg te verbeteren zijn altijd welkom.

Uw vraag over de vergelijking met buitenlandse vervoersmaatschappijen kan ik niet onmiddellijk beantwoorden. Ik zal u de informatie schriftelijk bezorgen.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Uit uw antwoord blijkt alvast dat ook het parlement een plaats heeft in de werkzaamheden. Dat is belangrijk.

U wilt het debat starten in het najaar. U moet wel vermijden dat dit een eenrichtingsverkeer wordt. U mag zich er niet toe beperken een stand van zaken te geven. De leden van de commissie moeten de mogelijkheid krijgen om een aantal aanbevelingen

legislature est peut-être inapproprié.

M. le président.- Soyons de bon compte, le retard pris l'a été par votre prédécesseur...

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Selon moi, mieux vaudrait faire coïncider cette révision avec la législature, en laissant toutefois au nouveau ministre le temps de bien étudier la situation. Un an me semble largement suffisant.

La durée des contrats de gestion devrait être portée à cinq ans, compte tenu de la lourdeur des investissements dans le secteur des transports en commun.

Ce délai semble tout à fait justifié, compte tenu des investissements considérables qui seront nécessaires dans les transports publics.

Les projets de la chaussée d'Ixelles et de l'avenue des Cerisiers sont prévus dans l'annexe 7 de l'actuel contrat de gestion, soit dans le programme bicommunautaire. Nous ne faisons à présent que les exécuter.

Nous investissons une énergie importante dans les contacts avec les pouvoirs locaux, les comités de riverains et autres, pour expliquer les projets clairement. L'inscription d'un projet dans un contrat de gestion ne signifie pas pour autant que l'on considère qu'il y a unanimité sur celui-ci. Vos suggestions éventuelles pour améliorer ce travail de concertation sont les bienvenues.

S'agissant de la démarche d'évaluation comparative avec des compagnies étrangères, je ne suis pas en mesure de vous répondre dans l'immédiat, mais je ne manquerai pas de vous fournir une réponse écrite.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Il est positif que le parlement puisse participer à ces travaux, mais vous ne devez pas vous borner à nous livrer un état des lieux. Les commissaires devront aussi pouvoir formuler des recommandations. En tout cas, le nouveau contrat de gestion devra en partie refléter la vision exprimée par ce parlement. Certes, le gouvernement devra opérer des choix, budgétaires notamment, mais devra tenir compte*

te doen. Uit onze discussies is gebleken dat het parlement een welbepaalde visie heeft op de zaken en daar moet het nieuwe beheerscontract in elk geval gedeeltelijk rekening mee houden. De regering moet natuurlijk keuzes maken, op basis onder meer van de budgettaire mogelijkheden. U mag het parlement echter niet het gevoel geven dat er geen rekening mee gehouden wordt.

U moet ons ook niet onderschatten. Wij zijn perfect in staat een technisch document als het beheerscontract te lezen. Ik pleit er dan ook voor om dit document toegankelijk te maken op een website van de MIVB. Als dit technisch moeilijk is, omwille van de omvang van het document, mag het desnoods een leesbare samenvatting zijn, maar liefst hadden wij de volledige tekst. Dat zou bijdragen tot het goed bestuur en de transparantie.

Het zou handig zijn om de werkzaamheden zo vlug mogelijk op de agenda van deze commissie te zetten, want één commissievergadering zal misschien onvoldoende zijn. U wilt de tekst eind 2011 meedelen aan het parlement. Hopelijk zal er op dat moment ruimte zijn om hierover te debatteren.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het is normaal dat de oriëntatienota door de regering wordt goedgekeurd voor het in het parlement wordt besproken. U lijkt teleurgesteld, maar ik benadruk dat de bespreking van het beheerscontract in het parlement nuttig zal blijken om de details ervan uit te werken.

Het goedgekeurde beheerscontract is een openbaar document. Ik weet niet waarom het niet op de site van de MIVB staat.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

du parlement.

Ne nous sous-estimez pas, nous sommes parfaitement capables de lire un document technique comme ce contrat de gestion. Ce document devrait figurer sur le site de la STIB aux fins de la bonne gouvernance et de la transparence.

Il conviendrait d'entamer les travaux en commission le plus vite possible. Vous avez l'intention de soumettre le texte au parlement à la fin de l'année 2011, et j'espère que nous pourrons alors débattre du texte dans les meilleures conditions.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Il est normal que la note d'orientation soit approuvée par le gouvernement avant d'être discutée au parlement. Le débat sur le contrat de gestion permettra d'y apporter la touche finale.*

Le contrat de gestion tel qu'approuvé est un document public, j'ignore donc pourquoi il ne figure pas sur le site de la STIB.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

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

betreffende "de malaise bij de werknemers van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

betreffende "de toepassing van de wetgeving op het welzijn in het kader van de strijd tegen de stress op het werk".

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

De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Door de toenemende criminaliteit op het openbaar vervoer ondervinden de personeelsleden en vooral de bestuurders van de MIVB meer stress. Ik wil het hebben over de manier waarop de directie met die stress omgaat.*

De wetgeving inzake welzijn op het werk werd aangevuld met een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) over stress die sinds 2000 van kracht is in de privésector, en sinds 2004 ook in de openbare sector.

De cao bepaalt dat alle bedrijven een meerjarenplan moeten opstellen inzake stress op het werk. De definitie van het begrip 'stress' werd opgesteld door de federale commissies Sociale Zaken en Gezondheid.

Stress wordt in verband gebracht met de capaciteit van mensen om de druk op de werkvloer aan te kunnen. Die druk is het gevolg van de specifieke eigenschappen van het werk, de arbeidsrelaties, de organisatie en de omstandigheden van het werk. In tegenstelling tot wat werd aangenomen, speelt het loon geen doorslaggevende rol in de voldoening die mensen uit hun werk halen en heeft het amper invloed op stress.

Een meerjarenplan voor de preventie van stress moet gebaseerd zijn op een enquête onder de werknemers over hun arbeidsvoorwaarden.

concernant "le malaise des travailleurs de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE,

concernant "l'application de la législation sur le bien-être dans le cadre de la lutte contre le stress au travail".

M. le président.- En l'absence de M. Close, excusé, l'interpellation est considérée comme retirée et l'interpellation jointe devient l'interpellation principale.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- L'augmentation des épisodes d'insécurité dans les transports en commun pose les questions du stress au travail ressenti par le personnel et, plus particulièrement, par les conducteurs, et de la façon dont cette notion de stress est aujourd'hui prise en considération par la direction.

À cet égard, la législation sur le bien-être au travail s'est enrichie d'une convention collective sur le stress qui était d'abord d'application uniquement dans le secteur privé à partir de janvier 2000, et depuis 2004, d'application dans le secteur public.

Cette convention indique que toutes les entreprises doivent se doter d'un plan pluriannuel de gestion et de prévention du stress au travail. La définition du stress donnée dans la convention collective fait suite aux travaux qui ont alimenté les commissions des Affaires Sociales et de la Santé du gouvernement fédéral entre les années 1988 et 1999. La législation sur le bien-être est d'application depuis 1998.

Selon cette définition du stress, il s'agit d'une notion relative à la capacité des personnes à répondre aux sollicitations qui leur sont soumises dans leur environnement de travail. Ces sollicitations sont directement conditionnées par les caractéristiques du travail (charge mentale, charge émotionnelle, quantité, intensité, rythme), les relations au travail (relations avec les collègues, la hiérarchie, les clients, les opérateurs externes),

Niemand zal nog betwisten dat er een verband bestaat tussen veiligheid, gezondheid en arbeidsvoorwaarden. Van 31 maart tot 1 april vond er trouwens een Europees congres plaats over nieuwe arbeidsvoorwaarden, nieuwe gezondheidsrisico's en de levenskwaliteit van werknemers.

Wat de bestuurders van de MIVB betreft, kan de stress voor een deel worden toegeschreven aan de toename van de werklust: stijging van het aantal reizigers, werkritme, intensiteit van de job, verslechtering van de sociale contacten. De reizigers zijn veeleisender en sneller ontevreden dan vroeger, en vertonen in sommige gevallen zelfs agressief gedrag.

De stressbestendigheid van de bestuurders wordt evenwel ook rechtstreeks beïnvloed door de steun die zij van hun hiërarchie krijgen, het groepsgevoel onder collega's, de manier waarop er naar hun problemen wordt geluisterd en het feit dat zij bij veranderingen in de werkorganisatie worden betrokken.

Die stellingen zijn gebaseerd op mijn ervaring inzake stressmanagement in grote bedrijven, maar ook op de vakliteratuur en de artikels over de arbeidsomstandigheden bij de MIVB.

Ik heb een aantal chauffeurs ontmoet en hun gevraagd hoe de situatie kan worden verbeterd. Als eerste factor werden vaak de werkuren en de betrokkenheid van de bestuurders bij het vaststellen van de uurroosters geciteerd. Andere pijnpunten zijn de verkeerssituatie, de informatie aan de reizigers, de kwaliteit van het materieel (met name de bestuurderszetels) en de lonen. Het loon werd evenwel nooit als eerste vermeld, wat overeenstemt met de resultaten van andere enquêtes.

Als men de werkorganisatie wil verbeteren, is het belangrijk het personeel bij de wijzigingen te betrekken. Bovendien dient de directie die veranderingen te steunen.

In Le Vijf/L'Express van 13 mei 2011 verscheen een artikel over de malaise bij de werknemers van de MIVB. Ze hadden vernomen dat het Europees Agentschap voor Veiligheid en Gezondheid op het Werk de MIVB een onderscheiding wil toekennen voor haar goede praktijken. Volgens sommige werknemers, met name de bestuurders, verdient de

l'organisation du travail (horaire, temps de récupération, information, clarté des consignes, implication dans le contenu du travail) et les conditions de travail (possibilités de faire carrière, d'avancement, de promotion, de formation, rémunération). Contrairement à ce que l'on croyait, la rémunération n'est pas un élément déterminant dans la satisfaction que procure le travail et encore moins à l'égard du stress au travail.

Tout plan de prévention pluriannuel du stress au travail doit prendre appui sur une enquête sur la façon dont les travailleurs vivent, soit au sens large, leurs conditions de travail. La littérature produite par le Service public fédéral (SPF) Emploi regorge de méthodologies différentes sur la façon dont ces enquêtes sont réalisées et le suivi qui leur est donné.

Aujourd'hui, plus personne ne remet en cause les liens entre sécurité, santé et conditions de travail. En témoigne le dernier congrès européen qui s'est tenu à Bruxelles les 31 mars et 1^{er} avril derniers et qui s'est centré sur l'émergence des nouvelles conditions de travail, les nouveaux risques pour la santé et la qualité de vie des travailleurs.

En regard de la situation des conducteurs de la STIB, on peut raisonnablement formuler l'hypothèse selon laquelle l'augmentation du stress au travail peut être attribuée à une augmentation de la charge de travail. Cette augmentation se fait via la croissance du nombre de passagers - élément dont la direction s'enorgueillit, à juste titre d'ailleurs -, du rythme de travail, de l'intensité du travail et une détérioration des aspects relationnels.

Cette détérioration s'explique par un nombre plus important de voyageurs insatisfaits ou plus exigeants. On remarque le même phénomène dans les hôpitaux : les patients sont plus rapidement insatisfaits et plus exigeants qu'auparavant. Dans certains cas, ces voyageurs présentent un comportement plus agressif.

Néanmoins, on ne peut s'empêcher de formuler une autre hypothèse selon laquelle la capacité de résistance au stress des conducteurs est directement liée au soutien dont ils bénéficient de la part de la ligne hiérarchique, mais aussi à l'esprit de corps avec les collègues, au sentiment d'être entendu dans les difficultés quotidiennes ou encore à leur implication dans les changements opérés dans

MIVB die onderscheiding niet. Zij verwijten de directie dat zij de werking deshumaniseert en absolute voorrang geeft aan rendabiliteit.

Van wanneer dateert de laatste stressanalyse? Wat waren de resultaten?

Op welke aspecten legt het meerjarenplan voor de preventie van stress de klemtoon? Wanneer verstrikt dat meerjarenplan?

Welke overlegprocedures werden ingevoerd om ervoor te zorgen dat de werknemers regelmatig bij de wijzigingen van de arbeidsorganisatie worden betrokken, en met name bij de vaststelling van de uurroosters?

Hoe is de werkgroep die zich bezighoudt met het plan voor de preventie van stress samengesteld? Doorgaans gaat het om de preventieadviseur, de arbeidsgeneesheer, de personeelsverantwoordelijke en de vakbondsafgevaardigden.

Worden er goede praktijken uitgewisseld met zustermaatschappijen in België en in het buitenland? In welke mate speelt het plan in op de vraag naar een grotere humanisering van het werk?

l'organisation du travail.

Mais, à ce stade de la réflexion et concernant précisément les conducteurs de la STIB, tout ce que je viens de vous communiquer ne relève que d'hypothèses alimentées par mon expérience dans le cadre de l'analyse du stress au sein de grandes entreprises que j'ai eu l'occasion de mener pendant plusieurs années, mais aussi par la documentation relative à l'analyse du stress au travail et les publications et articles sur les conditions de travail à la STIB.

J'ai eu toutefois l'occasion de rencontrer quelques conducteurs de façon informelle et leur ai posé la question ouverte suivante : "Quels sont les trois facteurs principaux de nature à améliorer votre bien-être dans l'exercice de votre profession ?" La plupart des conducteurs interrogés ont cité en premier les horaires de travail et leur propre implication dans la définition de ces horaires. Venaient ensuite des réflexions liées au rôle (à renforcer) de la police dans la gestion de la circulation, à l'amélioration de l'information à donner aux voyageurs, à la qualité du matériel (un tiers des sièges des conducteurs de bus seraient mal ou pas du tout entretenus (j'ai pu le constater en les testant dans un dépôt) et aux salaires.

À remarquer toutefois que la question salariale n'est jamais survenue en premier, ce qui converge avec les résultats des enquêtes sur le "vécu du travail" menées dans de nombreuses autres entreprises tant publiques que privées.

Par ailleurs, ma propre expérience professionnelle acquise auprès de plusieurs grandes entreprises tant publiques que privées dans la gestion du stress au travail m'a permis de relever deux facteurs déterminants dans le succès des programmes destinés à améliorer l'organisation du travail et les conditions de travail : l'implication du personnel dans les programmes visant à améliorer l'organisation du travail, et le soutien de la direction dans ces projets.

Enfin, il me faut également faire référence à l'article publié dans l'hebdomadaire *Le Vif/L'Express* le 13 mai 2011 intitulé "Le blues des agents de la STIB". L'on y expose, témoignages à l'appui, le malaise du personnel face à la distinction européenne octroyée à la STIB par l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail qui

a souhaité par là couronner la société pour ses bonnes pratiques. On peut imaginer que lorsqu'une entreprise reçoit pareille récompense, cela flatte l'ego de tous les responsables, politiques ou non.

Malheureusement, ce n'est pas l'avis de certains, principalement des conducteurs, qui dénoncent la déshumanisation et la priorité absolue donnée par la direction à la rentabilité.

Mes questions visent donc à mieux comprendre la façon dont la STIB prend en considération la gestion du stress au travail et l'amélioration des conditions de travail.

De quand date la dernière analyse du stress au travail reprenant les caractéristiques du travail, les relations, l'organisation et les conditions de travail ? Quels sont les résultats de cette analyse ?

Sur quels aspects particuliers le plan de gestion pluriannuel du stress au travail met-il l'accent ? Quand ce plan pluriannuel vient-il à échéance ?

Quelles sont les procédures de concertation mises en œuvre pour s'assurer de l'implication régulière des travailleurs dans les modifications portant sur l'organisation de leur travail et plus particulièrement dans la définition des horaires ?

Quelle est la composition du groupe de travail chargé de piloter le plan de gestion du stress au travail ? On trouve généralement dans ce genre de groupes le conseiller en prévention, le médecin du travail, le responsable des ressources humaines et des délégués syndicaux.

Des contacts avec les sociétés sœurs en Belgique et à l'étranger sont-ils pris afin de mettre en réseau les bonnes pratiques en matière d'amélioration des conditions de travail ?

Enfin, dans quelle mesure le nouveau Plan harmonie prend-t-il en considération les besoins d'humanisation du travail ?

Bespreking

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

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *De bestrijding van stress op het werk is de verantwoordelijkheid van de werkgever, die alle*

Discussion

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

Mme Olivia P'tito.- La lutte contre le stress au travail est une responsabilité de l'employeur. Il est important de le rappeler. Toutes les mesures de

preventieve maatregelen moet treffen. Dat is de basis van de federale wetgeving.

Op 13 mei 2011 publiceerde Le Vif/L'Express een artikel over de malaise bij de werknemers van de MIVB. Het personeel van de depots klaagt over het gebrek aan menselijk contact en het stresserende werkritme. In het Royal Atrium is de werkruimte zo ingericht dat het personeel zich constant bekeken voelt. Ook in de Koningsstraat mort het personeel.

Het absentisme is groot bij de MIVB: 3,97% in 2010. Volgens sommigen houdt dit cijfer geen rekening met de 'gedeklasseerde' werknemers en is het werkelijke cijfer eerder 8%.

Veel werknemers klagen dat ze zich voor de dienst moeten aanmelden via internet, in plaats van persoonlijk. Welke tijdswinst levert dat op?

Bent u op de hoogte van het artikel? Hebt u het besproken met de MIVB-directie?

Klopt het dat het personeel in Royal Atrium geen vaste werkplek meer heeft en zelfs een badge nodig heeft om naar het toilet te gaan?

Hebben de resultaten van de interne enquête van 2009 geleid tot aanpassingen? Hebt u daarover al klachten ontvangen?

Waar staat het cijfer inzake absentisme bij de MIVB juist voor? Is het absentisme hoger in bepaalde diensten?

prévention s'imposent. C'est la base même de la législation fédérale sur le bien-être au travail.

Dans son édition du 13 mai dernier, Le Vif/L'Express publiait un article intitulé "Le blues des agents de la STIB". Interrogés à l'occasion de la remise du prix européen des bonnes pratiques à la STIB, ses agents auraient confié leur malaise par rapport à leurs conditions de travail.

Au sein des dépôts, le personnel se plaindrait du manque de contacts humains et des cadences et rotations toujours plus stressantes. Quant aux agents basés au Royal Atrium, ils dénonceraient un sentiment permanent de surveillance lié notamment à l'organisation de l'espace de travail. Dans une enquête de 2009, moins d'un tiers des employés qui travaillent dans les bureaux de la rue Royale était satisfait de son nouvel environnement et de ses conditions de travail.

On a évoqué à de nombreuses reprises le taux important d'absentisme à la STIB : 3,97% en 2010. D'après certaines voix relayées par l'article, le chiffre fourni par la direction ne tiendrait pas compte des agents "déclassés". Le chiffre "réel" atteindrait jusqu'à 8% dans certains services.

On sait que de nombreux agents se plaignent que leur prise de service se fasse via le portail internet et non par un contact personnel. Quel est le gain de temps permis par cette prise de service électronique ?

Avez-vous pris connaissance du contenu de cet article ? Suite à sa parution, avez-vous, vous-même ou votre cabinet, pris contact avec la direction de la STIB ?

Est-il exact que dans le bâtiment du Royal Atrium, les collaborateurs ne disposent pas de postes fixes et doivent utiliser leur badge pour des besoins aussi primaires que les toilettes ou la machine à café ? Ce serait regrettable qu'on en arrive là.

Des aménagements ont-ils été effectués suite aux résultats de l'enquête interne de 2009 ? Avez-vous déjà reçu des doléances à ce sujet ?

À quoi correspond exactement le taux d'absentisme officiellement communiqué par la STIB ? Est-il plus élevé dans certains services ? Si oui, lesquels ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het artikel in LeVif/L'Express is niet alleen tendentius, het is bovendien gebaseerd op anonieme getuigenissen en het krioelt ook nog eens van de fouten. In 2009 hield de MIVB een anonieme enquête bij het personeel dat in het gebouw Royal Atrium is tewerkgesteld. Volgens het artikel zou slechts een derde van het personeel tevreden zijn over zijn nieuwe werkomgeving. De cijfers spreken dit echter tegen: 70% van het MIVB-personeel bleek tevreden tot zeer tevreden te zijn, 24% was neutraal en slechts 5% van de deelnemers was ontevreden.*

Het artikel maakt geen onderscheid tussen de prijs die het Europees Agentschap voor Veiligheid en Gezondheid op het Werk aan de MIVB toekende voor haar inspanningen in de stelplaats Brel enerzijds en het algemene MIVB-beleid inzake welzijn op het werk anderzijds.

Via internet kan het personeel kennis nemen van zijn prestatieblad, diverse adviezen consulteren, zijn verlofaanvragen beheren en prestatiebeurten ruilen met collega's. Deze dienst is permanent toegankelijk, dus niet alleen tijdens de kantooruren van het administratief personeel.

Dit elektronische personeelsbeheer houdt voor het administratief en toezichthoudend personeel tijdswinst in, werkt een betere afhandeling van specifieke problemen in de hand en zorgt voor een centralisatie van administratieve en andere vragen. Het toezichthoudend personeel staat desgevallend in voor aanvullende communicatie.

Bij de verhuizing naar het gebouw Royal Atrium heeft de MIVB er een 'dynamic office' geïnstalleerd.

Dit 'dynamic office', dat de naam Work-in meekreeg, heeft als doel de werkorganisatie en de werkomgeving te herzien om het welzijn van de medewerkers te bevorderen en de bedrijfscultuur te laten evolueren naar meer individueel en collectief engagement.

Door rekening te houden met de statistische afwezigheid van medewerkers, wordt getracht om met minder oppervlakte toch een ruim en aangenaam werkklimaat te creëren. Alle bureaus

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Permettez-moi tout d'abord d'émettre certaines réserves par rapport aux informations contenues dans l'article publié dans l'hebdomadaire Le Vif/L'Express, qui n'est pas seulement tendancieux, mais aussi basé sur des témoignages anonymes.

L'article est entaché de nombreuses erreurs factuelles. En 2009, la STIB a en effet mené une enquête auprès du personnel de l'Atrium. Cette enquête a été effectuée sur base anonyme. Le journaliste du Vif/L'Express affirme que seul un tiers du personnel employé à l'époque à l'Atrium s'estimait satisfait du nouvel environnement de travail. Les chiffres issus de l'enquête sont sensiblement différents en réalité car 70% des membres du personnel de la STIB employés à l'Atrium s'estimaient satisfaits à très satisfaits, 24% émettaient une opinion moyenne, et seuls 5% des participants ont exprimé un sentiment d'insatisfaction.

En outre, cet article fait l'amalgame entre le prix européen des bonnes pratiques décerné par l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail, un prix qui couronne les efforts de la STIB en matière de maintenance sûre au sein du dépôt Brel, et la problématique générale du bien-être au travail.

Via l'outil informatique que constitue le portail, les agents prennent connaissance de leur planchette (feuille de route quotidienne permettant de réaliser leurs prestations), consultent les différents avis liés à leur activité professionnelle, gèrent leurs demandes de congés, utilisent la bourse d'échange de services ou demandent une permutation de service avec un collègue et ce, avec plus d'autonomie qu'auparavant, le service étant accessible à tout moment, et pas uniquement lors des heures de présence du personnel administratif.

Cette gestion électronique offre ainsi au personnel administratif et à l'encadrement de proximité (assistants aux dépôts, encadrement de proximité sur les lignes) un gain de temps leur permettant de s'occuper du personnel. Cet encadrement vise à maintenir et garantir un suivi et une gestion humaine des problématiques spécifiques, et fournir un point de contact pour les questions

zijn beschikbaar en worden gebruikt en gedeeld naargelang van de werkbehoeften. Omdat elke werkpost op het einde van de dag volledig moet worden opgeruimd, heeft elke medewerker een draagbare computer met een mobiele internetverbinding gekregen.

Dit concept past bij de waarden die het bedrijf wenst uit te dragen: enthousiasme, verantwoordelijkheid en engagement, openheid van geest, transparantie en teamgeest.

De verhuizing vond plaats begin 2009. De directie heeft gezorgd voor de nodige begeleiding en omkadering. Er vonden tal van initiatieven plaats zoals 'paperless' weken, 'clean days' en natuurlijk ook denkgroepen om het model te laten evolueren volgens de noden van het bedrijf.

Volgens de enquête uit 2009 waren er problemen met het restaurant en de thermische regulatie. Die zijn ondertussen opgelost. Dat de werknemers in Royal Atrium zouden moeten prikken om een koffie te gaan halen of zich naar de toiletten te begeven, is volledig verzonnen. Wel kunnen bepaalde deuren om evidente veiligheidsredenen enkel met een badge worden geopend.

In 2010 bedroeg het verzuim 8% (uren afwezigheid voor ziekte en werkongevallen in vergelijking met het aantal theoretisch te presteren uren). Dit cijfer houdt ook rekening met de niet-actieve personeelsleden. Het verzuim ligt iets hoger bij de bestuurders, wat makkelijk te verklaren valt door de moeilijke werkomstandigheden.

Sinds de ondertekening van cao 72 inzake stress op het werk zoekt de MIVB naar manieren om de psychosociale druk op haar werknemers te verminderen. Er werden drie risicoanalyses uitgevoerd. De eerste studie gebeurde in fasen: oprichting van werkgroepen, opstelling van een vragenlijst, verzending, statistische verwerking en voorleggen van de resultaten aan het comité voor preventie en bescherming op het werk.

De tweede studie, uitgevoerd door het Inrets, was voornamelijk gericht op de bestuurders.

De derde studie betrof de feedback van de bestuurders op de opleiding over het omgaan met ruzie, stress en emoties.

administratives ou individuelles.

Les encadrants de proximité sont également présents et à disposition des agents en tant que relais, si des compléments d'information ou de communication sont nécessaires dans le cadre de l'exécution de leur métier.

Suite au déménagement dans le bâtiment Royal Atrium, la STIB a profité de l'occasion pour mettre en œuvre un "dynamic office" au sein de ce bâtiment entièrement rénové et aménagé en conséquence.

Ce "dynamic office" a pour vocation de repenser l'organisation et l'environnement de travail, afin de favoriser les conditions de travail et le bien-être des collaborateurs et de faire évoluer la culture d'entreprise vers plus d'engagement individuel et collectif.

L'objectif de ce projet baptisé "Work-in" est double.

Premièrement, il s'agit de mettre en œuvre les aspects techniques du "dynamic office" sur base des statistiques de présence et d'optimiser la surface disponible tout en fournissant aux employés un cadre de travail ouvert et agréable.

Ceci signifie que tous les bureaux sont libres, utilisés et partagés en fonction des besoins et nécessités du travail. Ceci implique que chaque poste de travail doit être, à la fin de la journée, complètement "nettoyé", libre de tout document, archive ou effet personnel. Pour ce faire, chaque collaborateur a reçu un ordinateur portable équipé d'une connexion interne mobile lui permettant de s'installer là où il le désire selon son activité.

Deuxièmement, le concept de "dynamic office" correspond le mieux aux valeurs que l'entreprise veut porter: enthousiasme, responsabilité et engagement, ouverture d'esprit, transparence et esprit d'équipe. Cela se traduit par un aménagement en conséquence des lieux de travail et de vie au sein du bâtiment.

Le déménagement a été effectué début 2009 et la mise en œuvre du "dynamic office" fait toujours l'objet d'une attention particulière de la direction, qui se traduit par des actions ciblées: semaines "paperless", journées "clean day" et, bien sûr, des

De drie studies bevestigen wat de MIVB al vermoedde. De psychosociale risico's zijn het autoverkeer, woordenwisselingen, omgang met de hiërarchie en de collega's, werklast, onregelmatige uurroosters, contacten met de dispatching enzovoort.

In een tweede fase heeft de MIVB een algemeen plan voor de bestrijding van stress uitgewerkt. Dit plan werd voorgesteld aan het comité voor preventie en bescherming op het werk en aan het bedrijfscomité. De lijst van de projecten inzake psychosociale druk is niet exhaustief en sluit lokale initiatieven niet uit.

Voor de veiligheidsaspecten werd een afzonderlijk plan opgesteld. Het heeft betrekking op de begeleiding van de slachtoffers, de opleiding over het omgaan met ruzie, stress en emoties, en de oprichting van een paritair veiligheidscomité.

Bij alle projecten worden de menselijke aspecten en de psychosociale druk geëvalueerd. Ze worden voor advies aan de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk en het comité voor preventie en bescherming op het werk voorgelegd. Minder belangrijke projecten of punten worden in lokale vergaderingen behandeld met de lokale personeelsvertegenwoordigers, eventueel in aanwezigheid van een preventieadviseur.

De werkgroep die het plan stuurt is het comité voor de preventie en de bescherming op het werk zelf. Voor bepaalde projecten kunnen er binnen dit orgaan subgroepen of lokale overleggroepen worden opgericht.

De interne dienst van de MIVB wisselt regelmatig ervaringen en goede praktijken uit met TEC, De Lijn en de NMBS, alsook op internationaal niveau via de UITP.

Het Harmony project streeft naar betere werkomstandigheden en een beter evenwicht tussen beroeps- en privéleven.

Indien u dat wenst, kan ik u een lijst van alle initiatieven bezorgen.

groupes de réflexion permettant de faire évoluer le modèle selon la réalité de l'entreprise.

Le restaurant et le système de régulation thermique du bâtiment posaient problème, selon l'enquête menée en 2009. Le sous-traitant chargé de l'exploitation du restaurant a pris des mesures correctives, tout comme la STIB pour ce qui est de la régulation thermique.

Le fait que les employés de l'Atrium devraient pointer pour prendre un café ou se rendre aux toilettes relève de l'invention pure et simple. Pour des raisons de sécurité évidentes, certaines portes doivent être ouvertes au moyen d'un badge.

Le taux d'absentéisme communiqué au conseil d'entreprise pour 2010 est de 8%. Il correspond au nombre d'heures d'absence pour maladie et accidents de travail par rapport au nombre d'heures théoriques à prester. Sont repris dans ce calcul tous les membres sous contrat STIB, inactifs inclus, c'est-à-dire les personnes en congé sans solde de plus d'un mois, en disponibilité, ou en deuxième année de congé maladie pour les anciens statuts. L'absentéisme est légèrement plus élevé parmi le personnel de conduite, principalement de bus et de tram, ce qui s'explique aisément par la pénibilité du métier.

Dès la parution en 2000 de la convention collective de travail 72 relative au stress au travail, la STIB s'est demandé comment elle pouvait aborder les questions relatives à la charge psychosociale.

Trois études d'analyses de risque ont été réalisées. La première démarche a été effectuée en différentes étapes : constitution de groupes de travail, mise au point d'un questionnaire, envoi et traitement statistique et, enfin, présentation des résultats au Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT). La deuxième étude, réalisée par Mme Caruso de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), était axée essentiellement sur les métiers de conduite.

Enfin, la troisième étude concernait la reprise de fonctions des conducteurs et des chauffeurs après les séances de formation organisées pour gérer les altercations, les émotions et le stress.

Toutes ces études ont confirmé ce que la STIB présentait. Les risques psychosociaux auxquels les

conducteurs/chauffeurs sont soumis sont connus : circulation routière, altercations, relations avec la hiérarchie, avec les collègues, charge de travail, horaires irréguliers, contacts avec le dispatching, etc.

Dans une deuxième phase, la STIB s'est dotée d'un plan global de lutte contre le stress sous forme d'une politique et d'axes de travail dans lesquels s'inscrivent divers projets. Cette politique a été présentée au CPPT et au conseil d'entreprise.

La liste des projets mettant l'accent sur ce point ou particulièrement concernés par des aspects de charge psychosociale n'est pas exhaustive et n'empêche en rien des initiatives locales. Pour les aspects liés à l'insécurité, un plan tout à fait distinct a été mis en place et regroupe différents aspects tels que l'accompagnement des victimes, la formation en gestion des altercations et du stress, ou la création d'un comité paritaire de sécurité.

Concernant les procédures de concertation mis en place sur ce point, tous les projets sont évalués du point de vue des aspects humains et de l'éventuelle charge psychosociale supplémentaire. Ces projets sont soumis à l'avis de notre service interne de prévention et de protection au travail et, le cas échéant, au CPPT. Pour les projets ou points de moindre envergure, ceux-ci sont traités lors de réunions locales avec les représentants du personnel locaux, éventuellement en présence d'un conseiller en prévention.

Le groupe de travail qui pilote la politique et le plan global est le CPPT lui-même. Il peut exister également des sous-groupes de ce comité ou des groupes locaux de concertation plus ciblés sur certains projets.

Le CPPT de la STIB est en contact avec ses sociétés sœurs - TEC, De Lijn, SNCB - et échange régulièrement des expériences et des bonnes pratiques pour tous les aspects du bien-être au travail. Cet échange se fait aussi au niveau international via l'Union internationale des transports publics (UITP).

Le projet Harmony a comme objectif l'amélioration des conditions de travail. Il vise une répartition plus équitable des services de conduite sur l'ensemble du personnel de conduite jeune et ancien dans la fonction. Ce projet vise également un meilleur

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

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *De minister plaatst kanttekeningen bij de anonieme kritiek in het artikel van Le Vif/L'Express. Dat begrijp ik. Maar het artikel duidt wel op een ongemakkelijke situatie die moet worden uitgeklaard.*

Vervolgens heeft de minister het over de initiatieven die de MIVB tijdens de afgelopen tien jaar heeft genomen in het licht van de wetgeving over stress op het werk, namelijk sinds de cao nr. 72 in 2000 in werking is getreden.

Ze haalt twee enquêtes aan en ook een studie waarin de opmerkingen van de bestuurders over de veiligheid en de contacten met het cliënteel zijn verwerkt. Heeft de MIVB haar actieplannen aangepast? Gebeurde dat na elke enquête en na de studie?

Destijds was het de bedoeling dat de bedrijven vijfjarenplannen zouden uitwerken ter preventie van stress. Ik veronderstel dan ook dat we ons nu in het derde vijfjarenplan bevinden.

Het absentisme bij de bestuurders blijft een netelige zaak, in weerwil van alle actieplannen. De actieplannen moeten goed op de bestaande problemen afgestemd zijn, wil men enig resultaat boeken. Uit het antwoord van de minister kan ik niet opmaken dat de actieplannen zijn aangepast. Misschien beschikt zij niet over alle elementen, en zijn het de ondernemingsraad of de interne preventiedienst die over die informatie beschikken.

Als men daadwerkelijk een preventiebeleid ter voorkoming van stress wil opzetten, moet men de evolutie van het fenomeen kunnen meten.

Alle hypothesen die door de directie naar voor waren gebracht, worden door de resultaten van de enquêtes bevestigd. De actieplannen zouden die elementen dan ook moeten verbeteren.

équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Si vous souhaitez plus de détails, je propose de vous remettre une liste de tous les projets ou initiatives dans ce domaine.

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

M. André du Bus de Warnaffe.- La réponse de la ministre s'articule en deux volets. Le premier concerne les réactions suite à l'article paru dans Le Vif/L'Express et je comprends les réserves que la direction et la ministre émettent quant à des propos tenus sous couvert de l'anonymat. Toutefois, ces déclarations témoignent d'un malaise, et il faut donc en tenir compte et approfondir la question.

Ensuite, en réponse à mon interpellation, la ministre s'exprime sur les initiatives qui ont été prises dans le cadre de la législation sur la charge psychosociale. Je trouve particulièrement intéressant que la STIB ait pu mener des actions sur une dizaine d'années et ce, dès l'entrée en vigueur en 2000 de la législation de la convention collective de travail 72 relative au stress au travail qui ne liait que le secteur privé (puisque le secteur public ne sera lié qu'à partir de 2004).

Vous relevez deux enquêtes en tant que telles et ensuite une étude qui intègre le retour des conducteurs après des formations sur la gestion des aspects relationnels et de sécurité dans le cadre des contacts avec la clientèle. Peut-être ne disposez-vous pas de tous les éléments, mais cela aurait été intéressant de connaître plus précisément l'évolution sur laquelle se greffent les plans d'action définis au départ de ces enquêtes.

Puisqu'il y a eu trois moments d'analyse (deux enquêtes et une étude), quelle a été l'évolution entre chacun de ces moments ? Y a-t-il eu une réorientation dans les différents plans de gestion de la charge psychosociale ?

Il était question à l'époque de mettre sur pied des plans quinquennaux de gestion de la charge psychosociale au travail. Nous sommes en 2011, je suppose donc que nous sommes dans le cadre du troisième plan quinquennal.

Quelles sont les réorientations menées ? Il est interpellant de constater que le taux d'absentisme

Ik begrijp dat u niet over alle elementen beschikt, maar dan zou u dit belangrijke dossier nogmaals moeten bestuderen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Ik begrijp uw interesse, maar dan zouden we een hele dag ter plaatse de projecten over stress op het werk moeten bekijken en nagaan hoe er op concrete problemen wordt gereageerd. Ik kan u dat schriftelijk meedelen, ik beschik hier nu niet over alle gegevens.*

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

De heer André du Bus de Warnaffe (*in het Frans*).- *Ik ben daar te zeerste in geïnteresseerd.*

Aangezien ik beroepsmatig niet meer actief ben in

des conducteurs, indicateur majeur du mal-être au travail, reste problématique, alors que des enquêtes et des plans d'action sont mis sur pied pour répondre précisément aux problèmes identifiés.

Il est primordial de faire coïncider les problèmes identifiés et les plans d'action définis pour diminuer les problèmes. Or, dans votre réponse, je ne vois pas d'éléments qui permettent de comprendre une adaptation ou une évolution de ces plans d'action. Peut-être n'en disposez-vous pas. Peut-être sont-ce le conseil d'entreprise, le CCPT ou encore le service interne de prévention et de protection du travail qui disposent de ces différents éléments.

Si l'on veut établir une véritable politique performante de gestion de la charge psychosociale, il faut pouvoir suivre les indicateurs et mesurer leur évolution.

D'après votre réponse, toutes les hypothèses préalables formulées par la direction (insatisfaction dans les contacts, contacts avec la hiérarchie, circulation routière, horaires, etc.) ont été vérifiées par les résultats des enquêtes. En l'occurrence, cela signifie que les plans d'action doivent corriger ces éléments. Il serait intéressant de savoir comment les plans d'action permettraient de les améliorer.

Je comprends que vous ne disposiez pas de tous les éléments pour répondre, mais la question mériterait une analyse complémentaire de votre part.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je comprends bien votre intérêt professionnel et vos interrogations, qui nécessiteraient cependant une journée sur place pour étudier avec le CPPT sur quels projets ce dernier travaille et comment il répond concrètement aux constats réalisés dans le domaine du stress. Mais je pourrais vous transmettre par écrit des éléments complémentaires, car je ne dispose pas ici du détail des données.

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

M. André du Bus de Warnaffe.- C'est avec beaucoup d'intérêt que je prendrai connaissance de ces éléments complémentaires.

de sector, is mijn interesse louter politiek van aard.

Aan de problemen van de bestuurders kan tegemoet gekomen worden door de wet correct toe te passen. De bedoeling van de preventiewetgeving is immers om het welzijn van de bestuurder en daardoor ook de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Ik heb willen aantonen dat de MIVB veel aandacht schenkt aan deze kwestie en legale instrumenten inzet om de problemen concreet aan te pakken.*

Specialisten worden dagelijks ingeschakeld, maar het kan altijd nog beter. Het personeel kan trouwens ook zelf evolueren. Vandaag ziet de situatie er zeker anders uit dan vijf of tien jaar geleden.

De heer André du Bus de Warnaffe *(in het Frans).*- *Welk officieel preventieplan is er in voege? Hoe ziet de evolutie van het aantal ziektedagen eruit? Die is immers een goede indicator voor het welzijn van het personeel. Ook de algemene medische verslagen kunnen een interessante indicator zijn.*

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉCILE JODOGNE

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

Néanmoins, je ne voudrais pas introduire de confusion dans le débat : mon intérêt n'est pas professionnel, puisque je ne suis plus actif dans ce domaine, mais purement politique. En effet, les paramètres des problèmes rencontrés par les conducteurs aujourd'hui pourraient être davantage pris en considération par une bonne application de la législation. L'objectif de cette dernière et de la prévention est d'améliorer le bien-être des conducteurs afin d'accroître également la qualité du service. C'est bien dans ce contexte que je travaille et pas dans un autre !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Par le biais de ma réponse, j'ai voulu illustrer le fait que la STIB accorde beaucoup d'attention à cette problématique et qu'elle a mis en œuvre un système qui fournit des réponses concrètes aux problèmes qui se posent. Pour ce faire, elle utilise des instruments légaux.

Cependant, même si des spécialistes se préoccupent quotidiennement de cette problématique, cela ne signifie pas que les situations ne peuvent pas s'améliorer davantage. A fortiori, les sensibilités du personnel de la STIB peuvent également évoluer au fil des années. La situation actuelle est peut-être différente de celle d'il y a cinq ou dix ans.

J'ai voulu exposer ici le système mis en place actuellement et vous communiquerai par écrit les mesures concrètes prises afin de répondre aux situations rencontrées.

M. André du Bus de Warnaffe.- Dans ce contexte, pourriez-vous préciser quel est le plan de prévention officiel mis en œuvre ainsi que l'évolution des jours de congé maladie, indicateur probant du niveau de satisfaction ou d'insatisfaction et de bien-être ou de mal-être du personnel ?

Dans le même ordre d'idées, il doit exister des rapports médicaux - non confidentiels, bien sûr, mais de portée plus générale - qui devraient également être intéressants à parcourir.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME CÉCILE JODOGNE

À MME BRIGITTE GROUWELS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de omleiding van het autoverkeer ingevolge grote werken tijdens de zomer en de informatie van de bevoegde overheden".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER,

betreffende "het afsluiten van de Woluwetunnel en de Reyers-Meisertunnel".

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- *Na het indienen van mijn interpellatieverzoek zijn er nieuwe elementen opgedoken. Vandaar dat ik een aantal bijkomende vragen zal stellen.*

In de pers stond te lezen welke grote werven we in de zomer in Brussel mogen verwachten, vooral in het oosten en noordoosten. Het gaat zowel om werven van het Brussels Gewest (de Reyers-Meisertunnel) als van het Vlaams Gewest (het viaduct van Vilvoorde).

De impact van dergelijke werken op de mobiliteit staat buiten kijf. Half juni hadden alle betrokken gemeenten en politiezones er wel al van gehoord, maar ze waren nog niet allemaal officieel van de aanvang van de werken op de hoogte gebracht.

De dienst Werken van de gemeente Schaarbeek kreeg half juni een fax doorgestuurd die verwees naar een brief en drie mails ter attentie van het schepencollege, maar daarvan werd geen spoor teruggevonden. De tweetalige fax - dat is wel positief! - belicht de omvang van de werken en de impact op het verkeer, met de vraag de informatie zo veel mogelijk te verspreiden.

De fax is zeer laat verstuurd: op 15 juni werd de gemeente Schaarbeek op de hoogte gebracht van werken die op 18 juni van start zouden gaan aan het viaduct van Vilvoorde en op 24 juni aan de Reyerstunnel.

De gemeenten werden dus niet op tijd op de hoogte

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

concernant "la déviation de la circulation automobile suite à l'exécution de grands chantiers durant l'été et l'information des autorités compétentes".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "la fermeture des tunnels de la Woluwe et Reyers-Meiser".

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

Mme Cécile Jodogne.- Quelques éléments nouveaux ou de confirmation me sont parvenus entre le moment où j'ai déposé ma demande d'interpellation et aujourd'hui, qui justifient les questions complémentaires à celles que je vous posais dans le texte initial.

Nous avons pris connaissance dans la presse des grands chantiers qui seront ouverts pendant la période estivale, particulièrement à l'est et au nord-est de la capitale.

Ces chantiers, dont les incidences sur la mobilité à Bruxelles sont inévitables, concernent tant des projets de la Région bruxelloise - le projet de tunnel Reyers-Meiser - que des projets de la Région flamande, comme le viaduc de Vilvorde.

À la mi-juin, toutes les communes et les zones de police concernées avaient entendu parler de ces chantiers et des embarras qu'ils occasionneraient. Or, ni la zone de police Nord-Est ni les communes concernées n'avaient encore été officiellement averties de l'entame de tels travaux.

Entre-temps, le service des travaux de la commune de Schaarbeek a reçu à la mi-juin un courrier, transmis par fax, qui fait référence à une lettre et trois mailings qui auraient déjà été envoyés au collège échevinal, mais dont nous n'avons retrouvé aucune trace. Ce courrier est rédigé dans les deux langues nationales, ce qui est un point positif. Il explique la teneur des travaux et leur incidence en termes de mobilité et nous demande de relayer

gesteld van de werken, noch van de voorziene omleidingen.

De werken worden weliswaar in een dalperiode gepland, maar de verkeersimpact is er daarom niet minder om. Sinds de sluiting van de Reyers-Meisertunnel ondervindt het verkeer bij het binnenrijden van het Brussels Gewest via de A12 ernstige hinder aan de Van Praetbrug, de Lambermontlaan en het Meiserplein.

Waarom verlopen die werken gelijktijdig? Is er contact opgenomen met het Vlaams Gewest om na te gaan of dit wel kon? De werken aan het viaduct van Vilvoorde, aan de Reyers-Meisertunnel en aan de Woluwetunnel zullen de hele zomer duren. De opstoppingen aan het nu al zo drukke Meiserplein zullen alleen maar verergeren.

Hoe staat u tegenover het project van het Agentschap Wegen en Verkeer? Heeft het Vlaams Gewest aan het Brussels Gewest meegedeeld hoelang de werken zouden duren? Hebben beide gewesten hun agenda's samen gelegd, in het bijzonder met betrekking tot de werken aan de tunnels?

Welke rol speelt de cel Coördinatie van de Werken van Mobiel Brussel? Werd die cel op de hoogte gebracht van beide werven en hun omleidingen, alsook van de informatieverstrekking? Welke maatregelen werden met de betrokken gemeenten en politiezones getroffen? Over de coördinatie van de werven wordt er wel vergaderd, maar de vraag is of dit ook een concrete impact heeft op bijvoorbeeld de omleidingen en de planning van de werven.

Sinds twee weken is de verkeerssituatie in dit deel van Brussel bijzonder moeilijk.

l'information par tous les canaux possibles de notre point de vue.

L'envoi de ce courrier nous semble particulièrement tardif, puisqu'il informe la commune de Schaerbeek à la mi-juin de travaux débutant le 18 juin pour le viaduc, et le 24 juin pour le tunnel Reyers.

Indéniablement, les communes n'ont pas été averties suffisamment tôt de ces travaux, et surtout des itinéraires de déviation prévus.

Même si ces travaux s'effectuent durant la période creuse de l'année et si les conséquences sur le trafic automobile seront moindres, il n'en demeure pas moins que leurs répercussions sur la circulation ne sont pas négligeables. Ainsi, l'entrée de Bruxelles depuis l'A12, le Pont Van Praet, le boulevard Lambermont et la place Meiser subissent d'importants encombrements, surtout depuis la fermeture du tunnel Reyers-Meiser.

Pourquoi ces travaux sont-ils planifiés en même temps ? La Région flamande a-t-elle été consultée pour vérifier que les deux chantiers étaient compatibles ? Les chantiers du viaduc de Vilvorde, du tunnel Reyers, de Meiser et du tunnel Woluwe vont durer tout l'été. La concomitance de ces deux grands chantiers va renforcer les problèmes autour de la place Meiser, déjà très engorgée en temps normal.

Quelle est votre position par rapport au projet de l'agence flamande Wegen en Verkeer ? La Région flamande a-t-elle informé la Région bruxelloise de l'étendue de ces travaux ? Y a-t-il eu une concertation entre les Régions bruxelloise et flamande sur les travaux et leur agenda, et en particulier sur les travaux que vous-même entamez autour des deux tunnels ?

Je souhaiterais connaître également le rôle de la cellule de coordination des chantiers de Bruxelles Mobilité. Celle-ci a-t-elle été saisie des deux chantiers, de la problématique des déviations et de l'information à leur sujet ? Quelles mesures ont-elles été prises avec les communes et les zones de police concernées ? Bien que la coordination des chantiers se réunit, est-elle investie d'un rôle réel en matière de discussion d'itinéraires et de concomitance de chantiers d'une telle importance ?

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

De heer Paul De Ridder.- Op 10 juni werd op de website van Mobiel Brussel aangekondigd dat er deze zomer aan de Woluwetunnel en de Reyers-Meisertunnel wordt gewerkt in de richting van de E40 naar Leuven.

De renovatie van de Woluwetunnel duurt van maandag 4 juli tot vrijdag 26 augustus. 's Nachts en overdag wordt de tunnel gesloten. Het verkeer moet bovengronds.

Van vrijdagavond 24 juni tot vrijdag 26 augustus wordt er gewerkt aan het viaduct-Meiser, dat naar de E40 richting Leuven leidt en aan het einde van de Woluwetunnel ligt. De tunnel en het viaduct worden zowel 's nachts als overdag volledig gesloten. Het verkeer richting E40 moet daardoor bovengronds worden omgeleid, via de Reyerslaan, Diamant en de Roodebeeklaan.

Mobiel Brussel verklaart zelf dat er grote verkeershinder wordt verwacht. De werken zijn natuurlijk noodzakelijk, maar toch is onder meer Touring kritisch. Ik citeer het persbericht van de organisatie: "Deze aankondiging komt rijkelijk laat, gebeurt zonder het minste overleg, zonder melding van alternatieve wegen en omleidingen, van welke bewegwijzering wordt gebruikt en hoe de bestuurders worden ingelicht. Er is geen enkele meting uitgevoerd om de impact op het verkeer te meten, terwijl de werken aan het viaduct van Vilvoorde aan de gang zijn, wat al veel onvermijdelijke hinder met zich meebrengt. Wat een verschil met Vlaanderen, waar maanden op voorhand Jan en alleman wordt betrokken bij de voorbereidingen van de werken aan het viaduct van Vilvoorde. Zo wordt het beleid van de Vlaamse overheid, dat naar minder hinder streeft en op zich zeer goed functioneert, uitgehold."

In het Brussels regeerakkoord staat merkwaardig genoeg het volgende: "Nauwe samenwerkingsverbanden tussen Brussel en zijn hinterland zijn van essentieel belang, zowel voor de inwoners van Brussel als die van de Rand."

Depuis quinze jours, la situation est particulièrement difficile dans cette partie de Bruxelles, qui est une des principales portes d'accès de la capitale.

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

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- Bruxelles Mobilité a annoncé le 10 juin sur son site internet la fermeture du tunnel de la Woluwe (du 4 juillet au 26 août) et du tunnel Reyers-Meiser (du 24 juin au 26 août), en direction de la E40 vers Louvain, prévoyant de gros embarras de circulation.

Si les travaux sont nécessaires, on peut cependant se montrer critique quant à leur organisation. Dans un communiqué de presse, l'organisation Touring dénonce une annonce très tardive, sans la moindre concertation, sans communication d'itinéraires alternatifs et sans mesure de l'impact sur le trafic, alors que des travaux sont en cours sur le viaduc de Vilvorde, auxquels la Flandre a associé tout un chacun des mois à l'avance. Touring déplore le préjudice porté ainsi à la politique efficace des autorités flamandes.

Quelle politique de moindre nuisance mène-t-on pour limiter les embarras de circulation pendant les travaux ? Quelles mesures sont-elles prises ?

Quelles instances et organisations ont été associées à la concertation sur ces mesures ?

A-t-on mesuré l'impact escompté sur le trafic ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?

La Région flamande a-t-elle été concertée au sujet de ces travaux ? Si oui, quand ? Était-elle d'accord avec le calendrier prévu ?

Welk op minder hinder gericht beleid wordt er gevoerd om de verkeershinder tijdens de werken te beperken? Welke maatregelen worden genomen?

Met welke instanties, organisaties, enzovoort werd er overleg gepleegd over de maatregelen?

Werd de verwachte impact voor het verkeer gemeten? Zo ja, hoe wordt de impact ingeschat? Zo nee, waarom niet?

Werd er over de werken overleg gepleegd met het Vlaams Gewest? Zo ja, wanneer? Ging het Vlaams Gewest akkoord met de planning van de werken?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *Op 13 april heeft de Vlaamse regering onder meer naar Mobiel Brussel een persbericht gestuurd, waarin de aard en het dringend karakter van de werkzaamheden worden omschreven, de planning uitvoerig wordt weergegeven, de verwachte hinder gedetailleerd wordt omschreven en omleidingen en alternatieve routes worden voorgesteld.*

Voor de aankondiging van de werken aan het viaduct van Vilvoorde heeft het Brussels mobiliteitscentrum Mobiris samengewerkt met het Vlaams Verkeerscentrum. Al een maand op voorhand werden de werken aangekondigd op dynamische infoborden op de Ring in Anderlecht en aan een aantal tunnels in de stad. Aangezien alle omleidingen en alternatieve routes in het Vlaams Gewest liggen, werden aan Mobiel Brussel geen bijkomende verkeersbeheersmaatregelen gevraagd. Er werd wel overleg gepleegd met de politiezones en de gemeenten. Omdat er geen werken gebeuren op Brussels grondgebied, heeft de commissie voor de Coördinatie van de Werven hier ook geen rol in gespeeld. De commissie bracht wel reeds in april de gemeenten op de hoogte van de werken, wat ruimschoots op tijd gebeurde.

De minderhindermaatregelen strekken ertoe de weggebruikers te informeren en schikkingen te treffen om de doorstroming van het verkeer te optimaliseren. Deze maatregelen werden toegepast

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le 13 avril, le gouvernement flamand a publié un communiqué de presse, notamment à l'attention de Bruxelles Mobilité. Il y décrivait la nature et le caractère urgent des travaux ainsi que les inconvénients attendus ; il en présentait le programme détaillé et proposait des déviations et des routes alternatives.

Pour l'annonce des travaux sur le viaduc de Vilvorde, le centre de mobilité bruxellois Mobiris a collaboré avec son homologue flamand. Le chantier a été annoncé un mois à l'avance via les panneaux d'information dynamique présents sur le ring à Anderlecht et dans certains tunnels de la ville. Toutes les déviations et les routes alternatives se trouvant en Région flamande, celle-ci n'a pas demandé de mesures supplémentaires de gestion de trafic à Bruxelles Mobilité. Les zones de police et les administrations communales concernées ont été consultées à ce sujet.

La commission de coordination des chantiers n'a donc aucun rôle à jouer en l'espèce, vu l'absence de travaux et de déviations générés par ce chantier sur le territoire bruxellois. La commission de coordination des chantiers a informé les communes des travaux projetés, cela déjà en avril. La Région flamande a donc informé la Région bruxelloise suffisamment tôt et des contacts ont été pris avec Bruxelles Mobilité.

Les mesures de réduction des nuisances

voor de werkzaamheden aan het viaduct van Vilvoorde.

Voor de werkzaamheden van deze zomer werd op de elektronische borden aan de Brusselse tunnels al één maand op voorhand de sluiting ervan aangekondigd. De persmededeling van Mobiel Brussel van 10 juni hierover kan op de website worden geraadpleegd.

Bij het uitwerken van de omleidingen werden de politiediensten betrokken. De omleidingen worden zo kort mogelijk gehouden. Aangezien de tunnels gesloten worden, zal het verkeer bovengronds worden omgeleid.

De verkeerslichtenregeling werd aangepast om de mogelijke hinder voor het verkeer en het openbaar vervoer tot een minimum te beperken.

Naast de verschillende interne diensten van Mobiel Brussel werden ook de betrokken gemeenten ingelicht. Dit gebeurde onder meer tijdens de wekelijkse vergadering van de commissie voor de Coördinatie van de Werken.

De politiezones hebben alle voorgestelde omleidingen goedgekeurd.

Naast het uitsturen van het persbericht van Mobiel Brussel over de werkzaamheden aan de Brusselse tunnels, nam Mobiris eveneens contact op met het Vlaams Verkeerscentrum.

(verder in het Nederlands)

Daar is gebleken dat het Vlaams Verkeerscentrum deze analyse deelt. De verwachte impact van de tunnelsluitingen tijdens de zomer zal eerder lokaal zijn en niet te vergelijken met de hinder die werd veroorzaakt door de werken aan het viaduct van Vilvoorde. De zomervakantie is en blijft de uitgelezen periode om grote renovatiewerken uit te voeren aan de kunstbouwwerken.

De Vlaamse en Brusselse overheid werken reeds samen voor wat betreft de uitwisseling van informatie en de afstemming van de werken. In het kader van grote wegenwerken in en om Brussel zitten zij af en toe rond de tafel. Dit gebeurde nog op 24 juni. Toen legden beide overheden een voorlopige lijst op tafel met grote wegenwerken voor de zomer 2012. Overlegmomenten zoals deze

comprendent deux grands volets : d'une part, l'information donnée aux usagers de la route ; d'autre part, les mesures de gestion du trafic visant à optimiser la circulation routière. Dans le cas du viaduc de Vilvoorde, ces mesures ont été appliquées de manière satisfaisante.

La fermeture des tunnels bruxellois pour les travaux d'été a été annoncée un mois à l'avance via leurs panneaux d'information électroniques. Bruxelles Mobilité a également publié un communiqué de presse, le 10 juin, relatif à ces travaux ; il peut être consulté sur son site web.

Dans le cadre des mesures de gestion du trafic, des déviations ont été organisées en concertation avec les services de police. Ces itinéraires sont limités au minimum. S'agissant des fermetures de tunnels, le trafic sera uniquement dévié en surface.

Le réglage des feux de signalisation a été adapté afin que le trafic puisse continuer à circuler sans trop de perturbations et sans que les transports publics ne soient surchargés.

Les différents services internes de Bruxelles Mobilité ainsi que les communes concernées ont obtenu des informations sur les travaux réalisés dans les tunnels bruxellois, notamment lors de la commission de coordination des chantiers, qui est organisée hebdomadairement.

Les zones de police concernées ont à chaque fois approuvé les déviations proposées.

Outre la diffusion d'un communiqué de presse au sujet des travaux d'été dans les tunnels bruxellois émanant de Bruxelles Mobilité, le centre de mobilité bruxellois Mobiris est entré en contact avec le centre flamand de mobilité.

(poursuivant en néerlandais)

L'impact attendu à la suite de la fermeture des tunnels cet été sera plutôt local et non comparable aux embarras de circulation causés par les travaux au viaduc de Vilvoorde. Les vacances estivales restent la meilleure période pour effectuer de grands travaux de rénovation.

Les pouvoirs publics flamands et bruxellois collaborent déjà s'agissant de l'échange d'informations et de la coordination des travaux et

zullen in de toekomst nog vaker plaatsgrijpen. Ik vind het uiterst belangrijk dat we mekaar op tijd informeren en dat de regering daarna de nodige informatie doorspeelt aan de bevolking.

Hoewel ik zelf voorstander ben van overlegmomenten, uitwisseling van informatie en afstemming van de werkperiodes waar dat mogelijk is, wens ik duidelijk te stellen dat er geen akkoord van het Vlaams Gewest vereist is om de noodzakelijke infrastructuurwerken op Brussel uit te voeren of vice-versa.

De voorzitter.- Mevrouw Jodogne heeft het woord.

Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).- Volgens u moet Brussel geen maatregelen nemen, omdat de werkzaamheden op Vlaams grondgebied plaatsvinden en alles geregeld wordt door het Vlaams Gewest. U wilt toch niet beweren dat het verkeer dat via de A12 naar Brussel wordt omgeleid tot geen problemen zal leiden in Brussel?

Volgens u zou de impact van de sluiting lokaal zou zijn. Met lokaal bedoelt u blijkbaar dat de Ring en Vlaanderen er niets van zullen merken.

Het lijkt me duidelijk dat de gevolgen van de sluiting het lokale vlak zullen overstijgen, omdat de sluiting samenvalt met de werkzaamheden aan het viaduct. De werkzaamheden aan het viaduct zullen gevolgen hebben voor de omgeving van het Meiserplein en waarschijnlijk ook voor de gemeente Woluwe.

Was het wel opportuun deze werkzaamheden gelijktijdig te organiseren? U zult uiteraard argumenteren dat de werken te dringend waren en dat de zomervakantie de minst slechte periode is om ze uit te voeren. De werken zullen waarschijnlijk wel vertraging oplopen.

Er werden overeenkomsten bereikt met de commissie voor de Coördinatie van de Werven, maar het blijft een moeilijke situatie die heel grondig moet worden aangepakt.

Onze politiezone dringt aan op een betere signalisatie van de sluiting van de Reyerstunnel voor het verkeer dat van Evere komt. Wie van de Leuvensesteenweg op het Meiserplein aankomt, ziet te laat dat de tunnel gesloten is. De signalisatie moet elders worden aangebracht.

entendent augmenter la fréquence de leurs concertations. Il est fondamental ensuite de bien informer la population.

Je suis certes partisane de la concertation, mais sachez qu'aucun accord de la Région flamande n'est requis pour effectuer les travaux d'infrastructure nécessaires à Bruxelles et vice-versa.

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

Mme Cécile Jodogne.- Je reste perplexe. Vous dites qu'il n'y a pas de réflexion, de liaison ou de mesures à prendre sur Bruxelles par rapport aux travaux sur le viaduc car toutes les alternatives et les déviations sont installées du côté flamand. Vous ne pouvez quand même pas nier que le fait que ramener une bonne partie du trafic vers Bruxelles sur l'A12 a des conséquences sur le territoire de notre Région. Ce n'est pas parce que les panneaux de déviation sont placés de l'autre côté de la frontière linguistique qu'il n'y a pas d'impact sur notre circulation.

Vous nous expliquez qu'une estimation de cet impact a été faite pour la fermeture des tunnels Woluwe et Reyers et que la conclusion était que celui-ci n'était que local. Si je comprends bien, par "impact local", vous voulez dire que cette fermeture a des conséquences sur Bruxelles et par sur le ring en Flandre. Dans ce sens-là, je peux le comprendre car s'il y avait un impact, il serait plutôt positif pour le ring, puisqu'on en supprime une arrivée.

Par contre, il me semble que l'inverse n'est pas vrai. L'impact des travaux du viaduc est clairement extra-local et il y a de nombreux problèmes liés à la concomitance de ces travaux. On ne peut pas nier que ce chantier sur le viaduc a une incidence très importante sur ce qui se passe aux alentours de Meiser et probablement de Woluwe, se greffant aux conséquences de la fermeture de ces deux tunnels. Le nombre de voitures qui passe par le viaduc de Vilvorde est beaucoup plus important que celui qui passe par les tunnels en question.

Était-il pertinent d'organiser ces deux chantiers de manière concomitante ? On va évidemment me répondre que les travaux étaient urgents des deux

De situatie moet voortdurend geanalyseerd worden. Ik reken erop dat uw medewerkers toezicht houden op de werven, zodat ze de omleidingen en signalisatie aanpassen, als dat nodig is.

De planning van de werkzaamheden moet veel breder uitgewerkt worden, zodat vermeden wordt dat er te veel werkzaamheden op hetzelfde moment worden uitgevoerd.

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

De heer Paul De Ridder.- Het verheugt me dat er proactief overleg wordt gepleegd tussen de twee gewesten om de werken gepland voor 2012 zo vlot mogelijk te laten verlopen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Alle experts zijn het erover eens dat de werken aan de tunnels geen invloed zullen hebben op de werken aan de viaduct en omgekeerd. We zijn hoe dan ook van plan de duur van de werken in*

côtés et que la moins mauvaise période reste les vacances d'été. Je tiens toutefois à rappeler que ces travaux vont déborder et vous savez aussi que cette période où le trafic diminue fortement se réduit chaque année de plus en plus. Il y a quelques années, cette diminution durait deux mois. Aujourd'hui, on la mesure approximativement du 21 juillet au 15 août. Avant et après ces dates, le trafic reste important.

Par ailleurs, il y a eu certes des accords au niveau de la commission de la coordination des chantiers, mais cela reste néanmoins assez difficile et il faut une réactivité plus importante.

Je vous annonce déjà que notre zone de police vient de faire la demande d'une signalisation plus importante des fermetures du tunnel Reyers, car elle pose des problèmes en provenance d'Evere. Les automobilistes venant de la chaussée de Louvain arrivent sur la place Meiser pour prendre le tunnel et constatent sa fermeture trop tard. Il faut la signaler beaucoup plus tôt.

Il faut impérativement mener une analyse continue des situations et j'ose espérer que vous avez, au sein de votre administration, des personnes en charge de surveiller les chantiers en cours pour éventuellement adapter les déviations ou la signalétique correspondante.

Je suis consciente de la difficulté de la problématique : chacun doit et veut entamer des travaux, mais la planification de ceux-ci est nécessaire sur une échelle plus large afin d'éviter le cumul des conséquences de ces chantiers.

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

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *Je salue cette concertation proactive entre les deux Régions visant à la bonne exécution des travaux prévus pour 2012.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les travaux dans les tunnels bruxellois causent des problèmes, mais sont en fait relativement restreints par rapport à ceux du viaduc de Vilvorde. Tous les experts sont d'accord sur le fait que les uns n'influencent pas sur les

Brussel zoveel mogelijk te beperken. Als de politiezone Schaarbeek voorstellen heeft omtrent bewegwijzering, dan zullen wij daarmee rekening houden.

- De incidenten zijn gesloten.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW
FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de werken aan de
Gentsesteenweg".**

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *De werken aan de Gentsesteenweg zijn niet de enige in Brussel die moeizaam vorderen, maar het ongenoegen van de lokale handelaars en bewoners laat zich steeds meer horen.*

De werken betreffen de renovatie van het wegdek en de stoepen evenals het vernieuwen van de tramrails en van de riolering tussen Karreveld en het station van Sint-Agatha-Berchem. De werken werden opgesplitst om de hinder ervan te beperken.

Toch zorgen de werken voor veel overlast. Ze verlopen chaotisch ten gevolge van het gebrek aan coördinatie dat blijkbaar niet ongewoon is voor werken in Brussel.

Er wordt vaak vergaderd met de betrokken partijen, het gewest en de gemeente. De MIVB organiseerde bovendien twee informatie-vergaderingen voor de bewoners, maar die bijeenkomsten liepen geenszins gelijk met de uitvoering van de werken in de praktijk.

Pas in september 2010 gingen de werken werkelijk van start. Ze vorderen echter bijzonder moeizaam.

Het einde van de werken tussen Karreveld en de Mettewielaan was gepland op 27 mei 2011. Hier is

autres, et vice versa. De toute façon, nous voulons réduire la durée des travaux à Bruxelles au strict minimum. Et si la zone de police de Schaerbeek a des propositions pour adapter la signalisation, nous y serons réceptifs.

- Les incidents sont clos.

**INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE
SCHEPMANS**

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

**concernant "les travaux à la chaussée de
Gand".**

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

Mme Françoise Schepmans.- La chaussée de Gand n'a certes pas l'honneur d'être l'unique chantier à Bruxelles qui présente des difficultés d'exécution pénalisant de façon lourde l'ensemble des commerçants et riverains. Cependant, la grogne des usagers de cette artère importante de Bruxelles se fait de plus en plus entendre.

Je rappelle que ce projet prévoit la rénovation globale de la chaussée entre le carrefour du Karreveld et la gare de Berchem-Sainte-Agathe. Le chantier a été scindé en différentes phases afin de diminuer les effets perturbants qu'engendrent les travaux envisagés portant sur le remplacement des rails de trams avec une mise en site propre partielle, un relifiting de la chaussée et des trottoirs, ainsi que des travaux d'égouttage.

Malgré cette apparente volonté de limiter à un strict minimum les nuisances de tels travaux, il faut constater que le chantier crée bien des inconvénients et qu'un manque de coordination, déjà relevé sur d'autres chantiers en Région bruxelloise, est à l'origine du désordre observé dans le déroulement des travaux. C'est la raison pour laquelle je vous interpelle à ce stade du chantier.

Il est exact que de nombreuses réunions ont lieu entre les différents intervenants, la Région et la

de weg wel reeds terug in gebruik, maar hoe staat het met de tram en het kruispunt Karreveld?

Deze toestand treft vooral de handelaars.

Er komen ook steeds meer klachten.

Net Brussel kon door een gebrekkige communicatie met de werfbeheerder de gele en de blauwe zakken niet tijdig ophalen.

De weg werd op verschillende plaatsen afgesloten zonder verwittiging en zonder aanwijzingen over de bereikbaarheid van de handelszaken.

Er zijn bijzonder weinig arbeiders op de werf en op sommige dagen is er zelfs helemaal niemand, wat gedeeltelijk de opgelopen vertraging verklaart. Volgens de aannemer is er een tekort aan personeel. Bent u het daarmee eens?

Een betere coördinatie zou sommige hinder kunnen vermijden, zoals de gevallen waarbij het verkeer lange tijd niet kan doorstromen.

Hoe zullen de fouten uit de eerste fase van de werken in de volgende worden vermeden? Wat is de verdere timing van de werf? Wat is de planning voor de werken op het deel tussen de Mettewielaan en de Van Zandestraat? Wordt erop toegezien dat de ondernemer de timing van het lastenboek volgt?

commune. En outre, deux réunions d'information ont été organisées par les autorités régionales et la STIB à l'attention des riverains. Cependant, ces deux séances d'information ne correspondent pas à la concrétisation des différentes phases sur le chantier. Il y a donc un hiatus entre ce qui est annoncé par la STIB et la Région et ce que vivent les usagers au quotidien.

C'est en septembre 2010 qu'ont effectivement démarré les travaux. Aujourd'hui, l'état d'avancement laisse assez perplexe et met en évidence une insuffisance de coordination de ce vaste chantier dont personne (commerçants, usagers, communes concernées, à savoir Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek) ne conteste le bien-fondé.

À titre d'exemple, les travaux prévus entre Mettewie et le Karreveld devaient prendre fin initialement le 27 mai 2011. Ce planning a été revu et, aujourd'hui, la voirie peut être utilisée sur ce tronçon, mais qu'en est-il de la voie de tram, de la finalisation et du réaménagement du carrefour très important du Karreveld ?

Cet allongement des travaux crée un malaise chez les habitants et plus spécifiquement chez les commerçants, dont le chiffre d'affaires ne cesse de s'effondrer.

Les plaintes sont d'ailleurs de plus en plus nombreuses.

Il nous est revenu que l'agence Bruxelles-Propreté n'a pu effectuer la collecte des sacs jaunes et bleus aux dates prévues, faute de communication avec les gestionnaires du chantier.

La chaussée a été fermée par endroits sans que personne n'ait été averti et sans aucune précision quant à l'accès aux commerces.

Les ouvriers sont, semble-t-il, peu nombreux et, certains jours, il n'y aurait personne sur le chantier, ce qui expliquerait les longs retards dans les travaux. Apparemment, l'entrepreneur, qui gère plusieurs chantiers, n'aurait pas toujours assez de personnel à sa disposition. Je ne sais pas si vous partagez cette explication.

Une amélioration de la coordination devrait permettre d'éviter certains désagréments en limitant

Bespreking

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

Mevrouw Olivia P'tito (*in het Frans*).- *Ik verwijst naar de voorgaande interpellatie over de informatieplicht ten opzichte van de bewoners en het toepassen van de ordonnantie betreffende de coördinatie van de bouwplaatsen op de openbare weg.*

Een en ander is inderdaad heel nadelig voor handelaars en bewoners. Het ware wel nuttiger geweest had mevrouw Schepmans haar interpellatie bij de aanvang van de werken gehouden. Ondertussen is het eerste stuk al afgewerkt.

Ik hoop dat we uit deze situatie lessen trekken. Hoe ziet de verdere timing eruit? Komen er nog folders en informatiesessies om de bewoners op de hoogte te houden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De werken op de Gentsesteenweg zitten nog altijd op schema, ondanks het uiterste vochtige najaar en de barre winter. Dit is zo voor alle onderdelen van de werf.*

Tramlijn 82 wordt zoals gepland opnieuw in dienst genomen op 9 juli en het deel tussen Karreveld en de Mettwielaan is sedert gisteren terug open voor

notamment les interruptions prolongées du trafic.

En conséquence, pouvez-vous me donner des précisions sur la suite du chantier ? Que faire pour que les inconvénients survenus au cours de la première phase ne se répètent pas dans les trois suivantes ? Quel est le calendrier des travaux prévus à la chaussée de Gand ?

Quel est le planning des travaux de la seconde phase, qui se dérouleront dans le tronçon Mettwierue Auguste van Zande ? En cas de retard, quand se termineront-ils ? Veillera-t-on à ce que l'entrepreneur respecte les délais inscrits dans le cahier des charges ?

Discussion

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

Mme Olivia P'tito.- Je souhaiterais faire le lien avec l'interpellation précédente sur la nécessité d'informer de manière utile les habitants lors de tels chantiers et d'appliquer l'ordonnance modifiée sous la précédente législature et relative à la coordination des travaux sur le terrain.

Sur cet aspect, je partage le souci par rapport aux commerçants et aux riverains. Je m'étonne que l'interpellation de Mme Schepmans intervienne en fin de travaux et non au début. Le premier tronçon doit déjà être achevé.

J'espère que des leçons en seront tirées pour l'avenir. À ce sujet, je voudrais savoir quel était le calendrier prévu et quelles informations seront transmises aux habitants, sous forme de toutes-boîtes notamment, et en plus des séances d'informations.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'exécution des travaux sur la chaussée de Gand suit son cours comme prévu, malgré l'automne particulièrement humide et l'hiver rude que nous avons connus, et ce tant pour les travaux de voies que pour le réaménagement de la voirie et des trottoirs.

La ligne de tram 82 sera, comme prévu, remise en service le 9 juillet et le tronçon entre le Karreveld

het verkeer. Er wordt nog tot het eind juli gewerkt aan het kruispunt Karreveld.

Vermits de tramspoorwerken ondertussen al tot de Van Zandestraat afgewerkt zijn, zal Mobiel Brussel na het beëindigen van de werken aan Karreveld het deel tussen de Mettewielaan en de Van Zandestraat aanpakken. Hier zal in een eerste fase aan de kant van het kerkhof gewerkt worden. Normaliter moet dit deel van de Gentsesteenweg tegen het einde van het jaar volledig af zijn.

Het personeel wordt ingezet in functie van de wegdelen waarop er op dat moment mag gewerkt worden. Daarom is er soms minder bemanning.

Voor deze werf waren we bijzonder aandachtig voor de goede coördinatie tussen de diverse partijen, zoals alle nutsbedrijven, de MIVB en Mobiel Brussel. We wilden zoveel mogelijk kunnen inspelen op onverwachte situaties die zowel op de werken zelf betrekking hadden als op externe factoren zoals wijkfeesten.

Vanaf de aanvang werd de bevolking stevast via folders op de hoogte gehouden. Een ombudsman houdt zich ter plaatse bezig met de klachten van de bewoners en met de hinder voor de handelaars.

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het zou ook nuttig zijn om de contactgegevens en eventueel een foto van de verantwoordelijke persoon mee te delen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Dat is waar de brochures voor dienen: meedelen wat er te gebeuren staat en doorverwijzen naar contactpunten.*

et le boulevard Mettewie est à nouveau ouvert à la circulation depuis hier. Des travaux sont encore en cours au carrefour du Karreveld et se poursuivront jusqu'à la fin du mois de juillet.

Les travaux relatifs aux voies de tram étant entre-temps déjà terminés jusqu'à la rue Van Zande, Bruxelles Mobilité s'occupera du tronçon situé entre le boulevard Mettewie et la rue Van Zande à l'issue des travaux au Karreveld.

La première phase de ces travaux se déroulera du côté du cimetière. Normalement, ce tronçon de la chaussée de Gand devrait également être entièrement terminé pour la fin de l'année. Les effectifs engagés sur le chantier varient en nombre selon les tronçons de voirie sur lesquels ils sont autorisés à travailler. Il arrive que ce nombre soit limité à certains moments. Le chantier a été morcelé en tronçons pour que celui-ci soit moins lourd pour la population.

Nous avons attaché une grande importance à la coordination entre les différentes parties sur ce même chantier, à savoir tous les impétrants, la STIB et Bruxelles Mobilité, ce qui a permis d'anticiper à chaque fois de manière flexible les situations imprévues qui concernaient tant les travaux de tous les acteurs concernés que les facteurs externes comme les fêtes de quartier, etc.

Dès le début des travaux, nous avons veillé tout particulièrement à informer la population, par des dépliants notamment. Un ombudsman présent sur le terrain répond aux préoccupations des riverains et intervient dans la résolution des problèmes spécifiques rencontrés notamment par les commerçants.

Ceci va continuer tout au long des travaux.

Mme Olivia P'tito.- Si une information est donnée aux habitants, il serait intéressant de joindre à celle-ci une identification de la personne responsable, par exemple par le biais d'une photo.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est à cela que servent ces brochures, à informer les gens de ce qui va se passer et de l'endroit où ils peuvent trouver plus d'informations, avec des numéros de téléphone à appeler, etc. Il s'agit d'une composante importante de ce projet.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Er heeft vóór de aanvang van de werken een vergadering in de wijk plaatsgehad, maar daarna is niet alles verlopen zoals toen is gezegd. De steenweg werd eerst langs de ene kant gesloten en dan langs de andere kant. Dit communicatieprobleem heeft voor heel wat ergernis bij de handelaars en de weggebruikers gezorgd.*

Het is dus belangrijk dat er beter wordt gecommuniceerd over de tweede fase van de werken.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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

betreffende "de meertalige informatiezuilen
in Vlaanderen geplaatst door de MIVB".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- In de Vlaamse stad Vilvoorde plaatste de MIVB informatiezuilen aan de haltes waar haar bussen stoppen. Die zijn voorzien van een serie pictogrammen voor analphabeten, met uitleg in het Frans, Nederlands, Engels en Duits. Ik stelde over het opmerkelijke taalgebruik een schriftelijke vraag. U liet me weten dat de Brusselse MIVB in Vlaanderen zowel in het Frans als in het Nederlands met het publiek mag communiceren.

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

Mme Françoise Schepmans.- Je n'ai pas la même appréciation du respect du calendrier que vous. Une réunion a eu lieu dans le quartier avant le début du chantier. On y a présenté les différents intervenants. Entre ce qui a été dit et ce qui se fait sur le chantier, un hiatus est apparu. La chaussée a été fermée d'un côté puis de l'autre. Il y a donc un problème de communication.

Ce n'est pas la complexité du chantier qui explique ces difficultés, puisqu'il a été réparti en plusieurs phases. Au départ, les commerçants se sont montrés patients vu l'importance des travaux. Maintenant, les usagers et les commerçants témoignent d'un agacement certain, parce que le suivi des travaux ne correspond pas à ce qui avait été annoncé.

Pour la deuxième phase, il faudra donc renforcer la communication.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEI

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

concernant "les bornes d'information
multilingues placées en Flandre par la
STIB".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (*en néerlandais*).- *Je vous avais posé une question écrite au sujet du placement par la STIB à Vilvorde, ville flamande, de bornes d'information en français, néerlandais, anglais et allemand. Vous m'avez répondu que la STIB a le droit de communiquer en Flandre tant en français qu'en néerlandais.*

A priori, vous semblez avoir raison, selon la lettre de la loi. Mais il convient de tenir également

Naar de letter van de wet hebt u op het eerste zicht gelijk. Wetgeving dient echter niet alleen letterlijk te worden gelezen, maar moet ook worden geïnterpreteerd. De bedoeling van de taalwetgeving is in de eerste plaats dat openbare besturen de territoria van de gewesten respecteren. Dat kan zowel expliciet als impliciet worden afgeleid.

Het is bijvoorbeeld de reden waarom de gemeentediensten in Vlaanderen enkel in het Nederlands mogen communiceren, ook al kennen beide gesprekspartners andere talen. Dat blijkt letterlijk uit de wet. Zo moeten ambtenaren in Brussel over informatiezuilen in Vilvoorde wettelijk met elkaar in het Nederlands communiceren, zelfs al zijn ze allebei Franstalig en zouden ze over diezelfde zuil in het Frans mogen communiceren als hij in het Brussels Gewest lag. Dat staat expliciet in de wet.

Een impliciet, maar wel degelijk erkend en toegepast gevolg, is bijvoorbeeld dat de NMBS haar tweetalige conducteurs enkel tweetalige boodschappen mag laten omroepen in de treinen als die zich op tweetalig grondgebied bevinden. Zodra een trein Vlaanderen binnenrijdt, mag er enkel in het Nederlands worden gecommuniceerd.

Volgens hetzelfde principe mogen Vlaamse bussen van De Lijn in Vlaanderen geen bestemmingen in het Frans laten verschijnen op hun elektronische borden, zelfs niet als hun bestemming in het Brussels Gewest ligt.

Ook voor de MIVB geldt een andere regel dan uit een letterlijke interpretatie van de wet, zoals uw diensten hanteren, zou voortvloeien. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht besliste immers dat mededelingen aan het publiek enkel in de bestuurstaal van het gewest mogen worden gedaan. Die beslissing is vaststaande rechtspraak.

De commissie oordeelde met de beslissing van 30 maart 2011, die van toepassing is op dergelijke informatiezuilen, dat bushaltes in de zin van de wetgeving als plaatselijke diensten moeten worden beschouwd. Dergelijke diensten mogen krachtens artikel 11, §1, 1e lid van de taalwet enkel de taal van het gebied hanteren in de berichten, mededelingen en formulieren die voor het publiek bestemd zijn.

Met andere woorden: ook de MIVB mag geen

compte de l'esprit de celle-ci. En effet, l'objectif, tant implicite qu'explicite, de la législation relative à l'emploi des langues est que les administrations publiques respectent le territoire des Régions et le caractère unilingue ou bilingue de celles-ci.

Par conséquent, une autre règle doit s'appliquer à la STIB que celle qui découlerait d'une interprétation littérale de la loi, ainsi que vos services l'entendent. Ainsi, la Commission permanente de contrôle linguistique a décidé que les communications au public ne peuvent se faire que dans la langue officielle de la Région.

Cette décision vaut jurisprudence constante. La CPCL a décrété que les arrêts de bus doivent être considérés, au sens de la législation, comme des services locaux censés employer uniquement, dans toutes leurs communications au public, la langue de la Région.

Autrement dit, la STIB ne peut placer des bornes d'information multilingues en Région flamande. Et en Région bruxelloise, la loi n'autorise pas l'emploi de l'anglais et de l'allemand.

Mme Grouwels, j'attendais beaucoup plus de réaction de votre part, mais je constate que vous vous retranchez derrière des arguments juridiques qui ne sont plus adaptés à la réalité institutionnelle actuelle et qui sont interprétés différemment par la jurisprudence.

La jurisprudence constitue aussi une source de droit et le gouvernement bruxellois doit dès lors adapter sa politique à cette jurisprudence, en l'espèce celle de la CPCL.

Comment expliquez-vous que le gouvernement néglige d'insister auprès de la STIB pour que celle-ci respecte la jurisprudence de la CPCL ? Avez-vous donné l'instruction de retirer les informations sur ces bornes de la STIB placées en territoire flamand qui sont exprimées en d'autres langues que le néerlandais et de veiller à ce qu'en Région de Bruxelles-Capitale soient utilisées les deux langues permises par la législation ?

tweetalige informatiezuilen plaatsen in het Vlaams Gewest en a fortiori evenmin meertalige zuilen. De andere talen van de informatiezuilen, namelijk Engels en Duits, zijn helemaal niet toegestaan. Er is geen enkele wet die dat toelaat. Hetzelfde geldt voor mededelingen in het Brussels Gewest, waar de taalwetgeving niet toelaat dat er in het Engels of het Duits wordt gecommuniceerd.

Mevrouw Grouwels, ik moet zeggen dat ik van u, als Vlaams minister in Brussel, meer juridische assertiviteit had verwacht, maar ik stel vast dat u zich vastklampt aan juridische regels die niet meer zijn aangepast aan de hedendaagse institutionele realiteit en die door de rechtspraak resoluut anders worden geïnterpreteerd.

Met een dergelijke redenering, kun je even goed stellen dat het Brussels Hoofdstedelijk Parlement geen resoluties meer moet goedkeuren over de uitbreiding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Via de MIVB kan het Brussels Gewest eenvoudig Vlaams grondgebied inpalmen, zonder dat daar een 'metropolitan region' of wat dan ook voor nodig is.

Rechtspraak is ook een bron van recht en de Brusselse regering moet haar beleid dan ook aanpassen aan de rechtspraak, in dit geval die van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

Hoe verklaart u dat de regering tot nu toe nalaat om er bij de MIVB op aan te dringen dat zij de rechtspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht moet naleven?

Hebt u opdracht gegeven om andere talen dan het Nederlands te doen verwijderen van de informatiezuilen van de MIVB op Vlaams grondgebied en om, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de gehanteerde talen te beperken tot de twee talen die de taalwetgeving toelaat?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U stelde hierover reeds een schriftelijke vraag. Waarom dient u nu een nieuw interpellatieverzoek in? Mijn antwoord is niet veranderd.

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Pourquoi m'adressez-vous une demande d'interpellation, alors que j'ai déjà répondu à votre question écrite sur le sujet et que ma réponse n'a pas changé ?

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Omdat u, net als wij, over nieuwe gegevens beschikken. Het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht dateert van na uw antwoord op mijn schriftelijke vraag.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- U geeft zelf toe dat ik volgens de letter van wet gelijk heb. Ik verwacht ook van de MIVB dat zij de wet respecteert. Hopelijk verwachten wij dit allemaal van alle overheidsdiensten.

Artikel 11 §1 van de bestuurstaalwet bepaalt dat de plaatselijke diensten, die gevestigd zijn in het Nederlandse of het Franse taalgebied, de berichten, mededelingen en formulieren die voor het publiek bestemd zijn uitsluitend in de taal van hun gebied opstellen. De MIVB is echter gevestigd in het tweetalig gebied Brussel-Stad en valt derhalve onder artikel 18 van de bestuurstaalwet die bepaalt dat de plaatselijke diensten die in Brussel-Stad gevestigd zijn de berichten, mededelingen en formulieren voor het publiek in het Nederlands en het Frans opstellen.

Het feit dat de MIVB een haltepaal heeft in een gemeente in het Nederlandse taalgebied maakt van de MIVB nog altijd geen dienst die in het Nederlandse taalgebied gevestigd is. Het is ook niet zo dat de bestuurstaalwet elke communicatie in een andere taal dan het Nederlands en het Frans uitsluit. Ik ben trouwens niet van plan om aan de MIVB te verbieden om eender welke communicatie, waar opportuun en wettelijk geoorloofd, ook in een andere taal te voeren, wanneer hiermee geen afbreuk wordt gedaan aan de wettelijke verplichting om de beide officiële talen te gebruiken.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael.- Ik sta nogal paf van uw antwoord, mevrouw de minister. Ik heb inderdaad mijn interpellatie ingediend nadat ik het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht had gelezen. Ik heb echter de indruk dat u dat niet hebt gelezen. Het is nochtans op 30 maart aan u verstuurd. U houdt er blijkbaar geen rekening mee. Erger is nog dat u geeneens op de vragen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht hebt geantwoord. Zij vragen u op 6 september en 13 januari om inlichtingen en u hebt er niet eens op

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Parce que nous disposons de nouveaux éléments, à savoir l'avis rendu par la CPCL.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'article 11§1 de la législation sur l'emploi des langues en matière administrative stipule que les services locaux établis dans la Région de langue française ou de langue néerlandaise rédigent exclusivement dans la langue de cette Région les avis, les communications et les formulaires destinés au public. La STIB, en tant que service établi dans la Région bilingue de Bruxelles-Capitale, est soumise à l'article 18 de cette législation en vertu duquel les services locaux établis à Bruxelles rédigent en français et en néerlandais les avis, les communications et les formulaires destinés au public.*

La présence d'un poteau d'arrêt de la STIB dans une commune de la Région de langue néerlandaise n'assimile pas la STIB à un service établi dans cette Région. Il est par ailleurs inexact que la loi sur l'emploi des langues en matière administrative exclut toute communication dans une autre langue que le néerlandais ou le français. Je n'ai pas l'intention d'interdire à la STIB de communiquer dans une autre langue, dès lors qu'il n'est pas porté atteinte à l'obligation légale d'utiliser les deux langues officielles.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (en néerlandais).- *Votre réponse me laisse pantois. J'ai l'impression que vous n'avez pas lu l'avis de la CPCL, qui vous a été transmis le 30 mars. Vous n'avez même pas répondu aux questions qu'elle vous a adressées le 6 septembre et le 13 janvier.*

La CPCL juge que les poteaux que la STIB installe en Flandre doivent être considérés comme un service local rendu à la population flamande et assimilés à des services locaux en Flandre.

geantwoord. Ook dat vind ik vervelend.

Ik lees letterlijk in het advies van de VCT dat bushaltes plaatselijke diensten zijn in de zin van de taalwetgeving. De VCT, een orgaan dat rechtspraak levert inzake de taalwetgeving, oordeelt net dat de MIVB een plaatselijke dienst in Vlaanderen is, maar dat de zuilen die door de MIVB in Vlaanderen worden geplaatst, beschouwd moeten worden als een plaatselijke dienst aan de bevolking in Vlaanderen en gelijkgeschakeld moeten worden met plaatselijke diensten in Vlaanderen. Dat is een interpretatie van de taalwetgeving die door een rechtsorgaan wordt uitgesproken en van een zekere logica getuigt.

Het is dan ook zeer vervelend dat u doet alsof u daar nooit van gehoord hebt en u er geen rekening mee houdt. Moest het een Franstalige minister een dergelijke houding aannemen kon ik dat nog begrijpen. Van u begrijp ik dat moeilijker.

Ik vrees dat we de VCT voor aap zetten door te doen alsof het een instelling is waarmee we geen rekening moeten houden. Voorts creëren we precedenten waardoor uw opvolgers net als u de taalwetgeving en de interpretatie door de VCT aan hun laars zullen lappen. Ik hoop dat u nog tot inkeer komt en inziet dat er inderdaad een probleem is. Het kan niet dat de MIVB als instelling op homogeen Vlaams grondgebied in het Frans, Engels en Duits communiceert, in weerwil van de interpretatie die de VCT aan de taalwetgeving geeft.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE CLOSE

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

**betreffende "de sluiting van de Bruynstraat
door de burgemeester van Vilvoorde".**

Il est dès lors profondément regrettable que vous n'en teniez pas compte. Je crains que, de la sorte, nous nous payions la tête de la CPCL et créions un précédent qui amène vos successeurs à se moquer, à leur tour, des lois linguistiques et de leur interprétation par la CPCL. J'espère que vous ferez machine arrière et reconnaîtrez l'existence d'un problème.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE CLOSE

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

**concernant "la fermeture de la rue Bruyn
par le bourgmestre de Vilvorde".**

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de mogelijke impact van de Franse en Waalse investeringen in het rivierennetwerk voor de Haven van Brussel".

De voorzitter.- Op verzoek van de minister worden de interpellaties naar de volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

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

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".

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".

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

concernant "le possible impact des investissements français et wallon en matière de réseau fluvial pour le Port de Bruxelles".

M. le président.- À la demande de la ministre, les interpellations sont reportées à la prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

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

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".

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".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CAROLINE PERSOONS**

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

**betreffende "de slechte werking van 'Bootik
online' en de wachtrijen voor de boetieks".**

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

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

**betreffende "de stand van zaken in het
dossier van de heraanleg van de
Ninoofsepoort".**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
BRIGITTE DE PAUW**

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

**betreffende "de heraanleg van de
Romeinsesteenweg op de grens tussen
Wemmel en de Stad Brussel".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MOHAMED OURIAGHLI**

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

betreffende "de Event Pass".

**QUESTION ORALE DE MME CAROLINE
PERSOONS**

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

**concernant "le dysfonctionnement du
système 'Bootik on line' et les files d'attente
devant les boutiques".**

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

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

**concernant "l'état d'avancement du dossier
du réaménagement de la Porte de Ninove".**

**QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE
PAUW**

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

**concernant "le réaménagement de la
chaussée Romaine à la limite entre Wemmel
et la Ville de Bruxelles".**

**QUESTION ORALE DE M. MOHAMED
OURIAGHLI**

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

concernant "l'Event Pass".

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
ANNEMIE MAES**

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

betreffende "de rioleringswerken tussen Madou en het Sint-Joostplein".

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

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

betreffende "het contract tussen Zen Car en het Gewest".

De voorzitter.- Op verzoek van de minister worden de mondelinge vragen naar de volgende vergadering verschoven.

**QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE
MAES**

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

concernant "les travaux d'égouttage entre Madou et la place Saint-Josse".

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

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

concernant "le contrat entre Zen Car et la Région".

M. le président.- À la demande de la ministre, les questions orales sont reportées à la prochaine réunion.