



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 12 OKTOBER 2011**

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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 12 OCTOBRE 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 civ@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.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 civ@parlbruirisnet.be

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

INHOUD**SOMMAIRE**

INHOUD		SOMMAIRE	
INTERPELLATIES	8	INTERPELLATIONS	8
- van mevrouw Anne Herscovici	8	- de Mme Anne Herscovici	8
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 follow-up van de aanbevelingen van de commissie voor de Sociale Zaken betreffende het bedelen in de metrostations van de MIVB".		concernant "le suivi des recommandations adoptées en commission des Affaires sociales portant sur la mendicité dans les stations de métro de la STIB".	
<i>Besprekking – Sprekers: de heer Michel Colson, mevrouw Nadia El Yousfi, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Anne Herscovici.</i>	11	<i>Discussion – Orateurs : M. Michel Colson, Mme Nadia El Yousfi, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Olivia P'tito, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Anne Herscovici.</i>	11
- van mevrouw Annemie Maes	22	- de Mme Annemie Maes	22
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 uitrusting van de kruispunten en het openbaar vervoer met het VICOM-systeem".		concernant "l'installation du système VICOM aux carrefours et dans les transports en commun"	
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen	23	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	23
betreffende "de staat van de vooruitgang van de verkeerslichten met afstandsbediening (in het bijzonder op lijn 7) en meer in het algemeen van het VICOM-programma".		concernant "l'état d'avancement de l'implémentation des feux télécommandés (en particulier sur la ligne 7) et plus généralement du programme VICOM"	

Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	23	Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	23
betreffende "het afstemmen van verkeerslichten ter verbetering van de snelheid van tram en bus".		concernant "la synchronisation des feux de signalisation en vue d'améliorer la vitesse des trams et des bus".	
<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Annemie Maes, de heer Hervé Doyen, de heer Jef Van Damme.</i>	27	<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Béatrice Fraiteur, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Annemie Maes, M. Hervé Doyen, M. Jef Van Damme.</i>	27
- van de heer Philippe Pivin	36	- de M. Philippe Pivin	36
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 de private bewakingsdiensten bij de MIVB en de door de regering geplande versterking van de interventie- en veiligheidsdienst van de MIVB".		concernant "l'évaluation des services privés de gardiennage dans le réseau STIB et le renforcement prévu par le gouvernement du service d'intervention et de sécurité de la STIB".	
<i>Besprekking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	38	<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	38
- van de heer Philippe Pivin	41	- de M. Philippe Pivin	41
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
betreffende "het gebrek aan coördinatie, overleg en informatie bij wegenwerken".		concernant "le manque de coordination, de concertation et d'information lors de travaux en voirie".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,	42	Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,	42
betreffende "de coördinatie van de openbare werken".		concernant "la coordination des travaux publics".	

<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin, de heer Jef Van Damme.</i>	44	<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin, M. Jef Van Damme.</i>	44
- van mevrouw Marion Lemesre	52	- de Mme Marion Lemesre	52
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het plan van de MIVB om een extra spoor aan te leggen op de Churchilllaan".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le projet de la STIB de poser une voie supplémentaire avenue Churchill".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Marion Lemesre.</i>	54	<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Marion Lemesre.</i>	54
- van de heer Vincent De Wolf	57	- de M. Vincent De Wolf	57
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract van de MIVB".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les travaux préparatoires au nouveau contrat de gestion de la STIB".	
MONDELINGE VRAGEN	57	QUESTIONS ORALES	57
- van mevrouw Carla Dejonghe	57	- de Mme Carla Dejonghe	57
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de uitspraken van minister Huytebroeck betreffende de toestand van de voetgangerstunnel aan het Centraal Station".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les déclarations de la ministre Huytebroeck au sujet de l'état du passage souterrain de la Gare Centrale".	

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Nadia El Yousfi, betreffende "de renovatie van de gang tussen het Centraal Station en het metrostation aldaar".	58	Question orale jointe de Mme Nadia El Yousfi, concernant "la rénovation du couloir reliant la Gare Centrale et la station de métro de la Gare Centrale	58
- van mevrouw Carla Dejonghe aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de lancering van motortaxi's in Brussel".	62	- de Mme Carla Dejonghe à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le lancement de motos-taxis à Bruxelles".	62
- van mevrouw Annemie Maes aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het milieueffectenrapport rond de verbreding van de Brusselse Ring".	64	- de Mme Annemie Maes à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'étude d'incidences sur l'environnement relative à l'élargissement du ring de Bruxelles".	64
- van mevrouw Annemie Maes aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "een oplossing voor de beperkte ontsluiting met het openbaar vervoer van het UZ Brussel".	66	- 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 "une solution pour le désenclavement limité de l'UZ Brussel au moyen des transports en commun".	66
- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het systeem voor de behandeling van klachten over het personeel van de MIVB".	69	- 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 "le système de traitement de plaintes relatives au personnel de la STIB".	69

- van de heer Arnaud Pinxteren	73	- de M. Arnaud Pinxteren	73
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de creatie van een website voor klachten over de slechte staat van de fietspaden".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la création d'un site internet de dépôt de plaintes en cas de mauvais état des pistes cyclables".	
- van de heer Philippe Pivin	74	- de M. Philippe Pivin	74
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de werken in de Brusselse tunnels en de planning van de prioritaire werkzaamheden".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les travaux dans les tunnels bruxellois et la programmation des travaux prioritaires".	
- van de heer Joël Riguelle	78	- de M. Joël Riguelle	78
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van MIVB-vervoerbewijzen met ecocheques".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les perspectives d'achat de titres de transport de la STIB par écochèques".	
- van mevrouw Sophie Brouhon	80	- de Mme Sophie Brouhon	80
aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de problemen bij de werken in de Brouwerijstraat".		à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les problèmes liés aux travaux dans la rue de la Brasserie".	

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE HERSCOVICI

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

betreffende "de follow-up van de aanbevelingen van de commissie voor de Sociale Zaken betreffende het bedelen in de metrostations van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Herscovici heeft het woord.

Mevrouw Anne Herscovici (in het Frans).- In november nam de commissie Sociale Zaken het verslag van de hoorzittingen betreffende bedelen in metrostations aan. Die hoorzittingen kwamen er na de consternatie over de boodschappen die de MIVB liet omroepen in de metrostations. Daarin werd erop gewezen dat bedelen verboden is. De reizigers werden verzocht om bedelarij "niet aan te moedigen".

ECOLO uitte kritiek op die boodschappen. Overigens vernamen we toen ook dat bedelen in de metro verboden is op grond van een uitvoeringsbesluit van december 2007.

Tijdens de hoorzittingen kwamen veel organisaties aan het woord die zich bezighouden met welzijnswerk en mensenrechten. Ze wezen erop dat bedelen een recht is sinds de invoering van een federale wet in 1993. Het is dan ook onaanvaardbaar en onwettig om bedelen te bestraffen.

De heer Lurquin argumenteerde dat enkel agressief bedelen aan banden kan worden gelegd. Agressief

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE MME ANNE HERSCOVICI

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

concernant "le suivi des recommandations adoptées en commission des Affaires sociales portant sur la mendicité dans les stations de métro de la STIB".

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

Mme Anne Herscovici.- En novembre dernier, la commission des Affaires sociales adoptait le rapport des auditions réalisées à propos de la mendicité dans les stations de métro de la STIB, auditions demandées à la suite du grand émoi suscité en octobre 2009 par les messages sonores adressés par la STIB à ses usagers, leur rappelant que "la mendicité est interdite dans l'enceinte du métro" et leur demandant "de ne pas l'encourager".

Le groupe ECOLO, ainsi que pratiquement tous les groupes politiques présents, ont dit le mal qu'ils pensaient de cette initiative stigmatisante de la STIB. C'est par ailleurs cette initiative qui nous a fait découvrir qu'en fait il existait un arrêté de décembre 2007 pénalisant la mendicité dans les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale.

De nombreuses organisations sociales et de défense des droits de l'homme se sont exprimées lors de ces auditions en commission et ont rappelé que mendier ne constituait pas une incivilité mais bien un droit, qui fut établi par une loi fédérale datant de 1993. Cette pénalisation était donc inacceptable,

gedrag is trouwens sowieso al verboden op grond van hetzelfde voornoemde besluit. Het is bijgevolg niet nodig om het artikel over bedelarij te behouden.

De organisaties wezen er ook op dat het verbod er enkel toe leidt dat de problemen zich verplaatsen. Ze pleitten ervoor om armoede uit te sluiten, niet de armen.

De commissie Sociale Zaken nam een nota met een reeks aanbevelingen aan. ECOLO stond achter die aanbevelingen en pleitte er bovendien voor om het besluit van 2007 te wijzigen.

De aanbevelingen dateren nu van bijna elf maanden geleden. Het waren er veel, dus ik neem aan dat ze nog niet allemaal werden uitgevoerd. Ik zal enkel de belangrijkste overlopen.

De eerste aanbeveling bestond erin dat de MIVB met een gedifferentieerde aanpak zou reageren op het probleem van de bedelarij en een onderscheid zou maken tussen bedelen en agressief of ongewenst gedrag. Bovendien zou de MIVB moeten kiezen voor een sociale in plaats van een represieve benadering van armoede. De GGC sloot zich trouwens aan bij die aanbeveling naar aanleiding van het armoederapport van 2010. De enige manier waarop we kunnen nagaan of de aanbeveling werd toegepast, is door te controleren hoeveel processen-verbaal er de afgelopen elf maanden werden opgesteld en hoeveel daarvan betrekking hadden op agressieve bedelarij. Kunt u die cijfers geven?

De commissie ijverde er bovendien voor dat de MIVB ook zou communiceren over andere verplichtingen of verboden die in het voornoemde besluit worden vermeld, en meer in het bijzonder over samenlevingsregels. Het gaat bijvoorbeeld over het rookverbod, geluidsoverlast, het afstaan van een zitplaats enzovoort. Werden er al communicatiecampagnes georganiseerd? Wat is de planning?

In de lijst met aanbevelingen werd ook verwezen naar overleg tussen de MIVB en de daklozenverenigingen.

Er gaat bijvoorbeeld aandacht naar de bewustmaking van het personeel in de metrostations en de voertuigen om aandacht te

puisque illégale.

Mon collègue, M. Vincent Lurquin, a également démontré lors du débat en commission que, s'il s'agissait de réprimer uniquement la mendicité agressive comme vous l'évoquez, les comportements agressifs étaient déjà par ailleurs sanctionnés par l'article 3, 19^e de ce même arrêté. Nul besoin donc de conserver l'article litigieux de l'arrêté qui interdit toute forme de mendicité sans autorisation de la STIB.

Enfin, plusieurs associations comme le Collectif solidarité contre l'exclusion, l'asbl Le Foyer, la Strada ou encore Diogènes ont également pointé l'inutilité d'une telle mesure qui ne fait que déplacer les problèmes sans jamais les résoudre. Elles ont dit et répété qu' "il ne s'agit pas d'exclure les pauvres, mais bien la pauvreté " et ont toutes plaidé pour une approche différenciée de la mendicité.

Sur la base de ces auditions et de ces constats, la commission a adopté une note de participation contenant une série de recommandations. Le groupe ECOLO a commenté son soutien à ces recommandations, en reditant - comme d'autres groupes - sa conviction qu'il était par ailleurs possible et hautement souhaitable de modifier l'arrêté de 2007.

Environ onze mois après l'adoption de ces recommandations, j'aurais souhaité savoir quelles suites leur ont été données. Le programme était copieux et j'imagine que toutes n'ont déjà pu se concrétiser. C'est pourquoi je n'en reprendrai, dans le cadre de cette interpellation, que quelques-unes qui me semblent essentielles.

La Commission recommandait "que la STIB fasse preuve d'une approche différenciée face au problème de mendicité et ne crée pas d'amalgame entre mendicité et agressivité ni entre mendicité et incivilité, tout en privilégiant une approche sociale et non répressive de la pauvreté".

Cette recommandation figure d'ailleurs aussi dans les recommandations adoptées à l'unanimité par l'Assemblée de la Commission communautaire commune dans le fil du rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté 2010. Le seul indicateur, même s'il est partiel, que nous puissions avoir de l'application de cette recommandation est, me semble-t-il, le nombre de procès-verbaux dressés.

besteden aan armen, er worden goede praktijken uitgewisseld enzovoort.

Er werden reeds constructieve contacten gelegd, maar is het werk al echt begonnen?

We moeten niet alles van nul opbouwen. De MIVB heeft al inspanningen geleverd. Volgens het jaarverslag van 2010 hebben 83 preventiemeedewerkers een opleiding gevolgd bij de vzw Bij Ons om beter te leren communiceren met daklozen.

Heeft dat uitstekende initiatief ertoe geleid dat daklozen beter worden doorverwezen naar de juiste organisaties? Hoe vaak is dat gebeurd?

Voor daklozen is het erg belangrijk dat er toiletten en waterfonteintjes ter beschikking worden gesteld. Deze vraag werd ook in de aanbevelingen vermeld.

Tijdens een commissievergadering zei u dat er in nieuwe metrostations en na renovaties altijd openbare toiletten zouden worden geplaatst. Hoe zit het met oudere stations?

Zal de MIVB waterfonteintjes plaatsen in de metrostations? Wat is de planning? Iedereen heeft recht op drinkwater.

In het jaarverslag van 2010 wordt verwezen naar een proefproject in premetrostation Beurs. De samenwerking met de vzw's Bij Ons en Infirmiers de rue wordt nog versterkt. Het is de bedoeling om conflicten tussen de gebruikers van het station (daklozen, winkeliers, personeel en klanten van de MIVB) aan te pakken, onder meer door een sociaal charter op te stellen en daklozen door te verwijzen naar hulporganisaties.

Wat zijn de conclusies van het proefproject? Wordt het uitgebreid? Is het sociaal charter klaar? Wat staat erin?

Pouvez-vous dès lors m'indiquer le nombre de procès-verbaux qui ont été dressés, depuis onze mois, pour mendicité dans les stations et véhicules de la STIB, les zones - payantes ou non payantes - où ces PV ont été dressés, et la proportion d'entre eux qui concerne des faits de mendicité agressive ?

La commission demandait également que "la STIB renforce sa communication auprès de ses usagers, entre autres par des messages vocaux, sur les autres obligations et/ou interdictions figurant dans l'arrêté" de décembre 2007, et "en priorité celles permettant de mieux vivre ensemble". On évoquait le fait de céder sa place, la pollution sonore, l'interdiction de fumer, le fait de bloquer les portes, les violences verbales et/ou physiques, etc. Pouvez-vous nous dire si des campagnes de communication sur ces matières ont été programmées ? Si oui, lesquelles ? Selon quel agenda ?

La concertation entre la STIB et les organisations d'aide aux sans-abri figurait aussi parmi les points essentiels de ces recommandations.

J'évoquerai ici la concertation autour des parcours de sensibilisation et de formation du personnel des stations de métro et des véhicules à la prise en charge des personnes en grande exclusion, ainsi que le partage des bonnes pratiques et la participation, dans le cadre de la concertation régionale de l'aide aux sans-abri, au groupe de travail "espace public" de la Strada.

Au-delà des contacts constructifs qui, d'après mes informations, ont eu lieu, ce travail a-t-il pu démarrer ?

En cette matière, nous ne partons pas de rien. Il faut aussi reconnaître les efforts consentis par la STIB. Ainsi, selon le rapport de 2010 de la STIB, 83 auxiliaires de prévention ont pu suivre une formation avec l'asbl "Bij Ons" pour apprendre à mieux communiquer avec les personnes en situation de sans-abrisme.

Cette excellente initiative a-t-elle pu permettre aux auxiliaires de rediriger ces personnes vers les associations ou organismes compétents ? Combien de signalements ont-ils ainsi pu être effectués ?

Enfin, nous entrons dans des considérations plus pratiques mais qui revêtent toute leur importance pour les personnes en situation de sans-abrisme : la

mise à disposition de toilettes et de fontaines d'eau potable publiques dans les stations de métro. Cette demande figurait parmi les recommandations.

En commission, vous aviez évoqué l'ouverture systématique des toilettes dans les nouvelles stations et dans celles en rénovation. Qu'en est-il des stations plus anciennes ? Une programmation est-elle prévue ?

La STIB prévoit-elle bien d'installer des fontaines d'eau, moins coûteuses en termes de personnel notamment, dans ses stations ? Si oui, selon quel calendrier ? Comme dans d'autres grandes villes européennes, il s'agit avant tout ici de garantir l'accès à l'eau potable, qui est un droit fondamental.

Je terminerai par cet extrait du rapport de 2010 de la STIB, qui évoque un projet pilote développé à la station de la Bourse, directement lié aux recommandations évoquées plus haut : "En 2011, la STIB renforcera sa collaboration avec "Bij Ons" et l'asbl "Infirmiers de rue", dans le cadre d'un projet pilote mené à la station Bourse. Ce projet vise à éviter l'aspect conflictuel des relations entre les différents groupes (sans-abri, commerçants, clients et personnel de la STIB) qui fréquentent la station, notamment à travers l'élaboration d'une charte sociale, et à réorienter les personnes précarisées vers les organismes compétents".

L'année 2011 touchant à sa fin, pouvez-vous déjà tirer quelque leçon de ce projet pilote ? Sera-t-il élargi à d'autres stations ? La charte sociale a-t-elle pu être finalisée ? Si oui, quel en est le contenu ?

Besprekning

De voorzitter.- De heer Colson heeft het woord.

De heer Michel Colson (in het Frans).- *Naar aanleiding van de hoorzittingen in de commissie Sociale Zaken over dit onderwerp werden een aantal aanbevelingen opgesteld.*

De debatten waren interessant, maar de eindtekst werd niet aan een stemming onderworpen, omdat het reglement dit niet vereist voor dit soort document. De aanbevelingen werden enkel opgesteld op basis van de hoorzittingen in commissie, terwijl het hoofddebat tijdens de dringende vragen in plenaire vergadering had

Discussion

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

M. Michel Colson.- J'ai suivi ce même débat en commission des Affaires sociales.

Je voudrais brièvement rappeler que les travaux d'audition en commission des Affaires sociales ont abouti à des recommandations, après des débats très intéressants. Il y a bien entendu une différence entre résolution et recommandation, tant sur la forme que sur le fond.

Sur la forme, le texte finalement adopté n'a jamais été soumis à un quelconque vote, parce que le

plaatsgehad. Bovendien wordt in de aanbevelingen niets gezegd over de aanleiding van het debat, namelijk artikel 3, 10^e van het besluit.

Daarom heb ik samen met mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel een voorstel van resolutie ingediend dat niet alleen aanbevelingen ten aanzien van de MIVB bevat, maar ook aanbevelingen ten aanzien van de regering. Zo vragen wij onder meer dat de regering het bewuste artikel opheft.

Noch de opheffing van het artikel, noch de andere maatregelen die wij bepleiten, zullen het armoedeprobleem oplossen, maar er moet op worden gewezen dat het besluit het uitgangspunt van het debat was.

Het verheugt mij dat mevrouw Herscovici het overbodig vindt om het betwiste artikel van het besluit, dat bedelen verbiedt, te behouden. Ik reken op alle personen die deze mening delen tijdens het debat in de commissie Sociale Zaken. Ik hoop dat een positief gevolg aan ons voorstel zal worden gegeven.

Toen de heer Flausch nog kop van Jut was, hebben wij een debat gehad over de progressieve invoering van toegangspoortjes in de metrostations. Heeft die maatregel een invloed gehad op het aantal bedelaars? De boodschap van de MIVB had enkel betrekking op agressief bedelen, maar niet op bedelen op zich. Zijn er ondertussen studies uitgevoerd? Is daaruit gebleken dat die toegangspoortjes het mogelijk hebben gemaakt om ongewenste personen uit de metrostations te weren, ook al is dit niet het hoofddoel van die maatregel?

règlement ne le prévoit pas de cette solution-là. C'est bien au cours du débat que nous avons pu souligner nos points communs comme nos différences. La recommandation s'est clôturée à la suite d'auditions uniquement au sein de la commission, jamais en séance plénière, alors que le débat principal, lors des questions d'actualité, avait bien eu lieu en assemblée plénière.

Concernant le fond, j'ai eu l'occasion au cours du débat d'exprimer nos points de vue, notamment notre tiédeur par rapport à une série de mesures telles que les fontaines d'eau, etc. L'une des grandes divergences portait sur le fait que le texte de la recommandation ne reprenait pas l'un des éléments fondamentaux, à savoir le sort réservé à l'abrogation de l'article 3, 10^e de l'arrêté, à l'origine du débat.

C'est la raison pour laquelle j'ai déposé, avec Mme Anne-Charlotte d'Ursel, une proposition de résolution déjà débattue en Affaires sociales. Outre le canevas sur lequel on s'était mis d'accord et, à l'exception de quelques points auxquels nous étions moins attachés, cette résolution proposait des recommandations non seulement à la STIB mais aussi au gouvernement. Cela nous paraissait plus clair.

La grande différence consistait à demander au gouvernement l'abrogation du point polémique de l'arrêté. Ne nous leurrons pas. Cette abrogation, tout comme les mesures que nous préconisons, ne vont évidemment pas résoudre le problème de la pauvreté. Mais il fallait rappeler le point de départ du débat qui n'est autre que l'arrêté. Nous avons eu l'occasion de discuter de ce problème de la mendicité, agressive ou non.

Je me réjouis donc que le débat rebondisse ici, ainsi que des propos tenus par Mme Anne Herscovici, qui rappelle l'inutilité de conserver l'article litigieux de l'arrêté qui interdit la mendicité. Cette information ne m'a pas échappé et je donne rendez-vous à toutes les personnes qui partagent cette opinion lors du débat qui aura lieu en commission des Affaires sociales. En effet, je suppose qu'il faudra, un jour ou l'autre, réservé un sort - que j'espère définitivement favorable - à cette proposition. Pour le reste, Mme Anne Herscovici a analysé de manière très concrète si la résolution avait été suivie d'effets et dans quel laps de temps.

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *Sinds oktober 2009 is er al veel gedebatteerd over het bedelen in metrostations. Uiteindelijk hebben we in de commissie Sociale Zaken hoorzittingen gehouden, wat geleid heeft tot een rapport met aanbevelingen aan de MIVB.*

Ik heb steeds gewezen op het feit dat de MIVB de individuele vrijheden van de gebruikers niet moet verbieden om solidair te zijn.

Mevrouw Delforge, mevrouw P'tito, mevrouw Herscovici en ik hebben aangedrongen op hoorzittingen om deze kwestie te bespreken en eventueel het regeringsbesluit van 2007 hierover aan te passen.

In oktober 2010 heeft de PS-fractie nog onderstreept dat agressief en storend gedrag moet worden aangepakt, of het nu van bedelaars komt of niet, maar dat er geen algemeen verband is tussen bedelen en agressief gedrag. Voor agressief gedrag zijn er sancties en maatregelen, bijgevolg zijn er geen extra nodig tegen het bedelen.

Op 20 september 2010 verduidelijkte u in een rondzendbrief hoe het regeringsbesluit over het bedelen geïnterpreteerd moet worden: bedelen is overall toegestaan, behalve in de betalende zones en in de voertuigen.

Par ailleurs, à l'époque où M. Alain Flausch servait encore de punching-ball - son absence posera donc peut-être problème à certains membres de la majorité -, nous avions eu un débat au sujet de l'implantation progressive de portiques dans les stations de métro. À votre connaissance, cette mesure a-t-elle eu une influence sur le rejet des personnes qui mendient ?

En effet, vous avez dit que c'est la mendicité agressive et non la mendicité en tant que telle qui était visée par le message de la STIB. Depuis lors, des études ont-elles été menées sur le terrain à ce sujet ? Si oui, ont-elles démontré que l'installation de ces portiques - même si ce n'est pas l'objectif premier de cette mesure - a eu comme conséquence d'écartier, peut-être de manière plus insidieuse encore qu'un message sonore, une population indésirable dans les stations de métro ?

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Le débat sur la mendicité dans les stations de métro de la STIB a débuté en octobre 2009, à la suite de ce fameux message sonore adressé aux usagers.

Les questions d'actualité et les interpellations ont été nombreuses sur ce sujet, en provenance tant de la majorité que de l'opposition. Ces réactions scandalisées nous ont conduits à un long travail d'auditions et de débats en commission des Affaires sociales qui, comme l'a rappelé Mme Herscovici, a débouché sur un rapport dans lequel nous formulions des recommandations à la STIB.

Dans mes interventions, j'avais pointé du doigt l'interdiction de la solidarité, l'atteinte aux libertés individuelles des usagers, le service public et l'espace public que représentaient la STIB et ses installations. J'avais également évoqué la modification de l'arrêté gouvernemental adopté en 2007, en son article litigieux sur la mendicité.

Dans notre interpellation du 18 novembre 2009, Mmes Delforge, P'tito, Herscovici et moi-même avions émis le souhait d'organiser des auditions pour réfléchir de manière globale sur cette question et, in fine, modifier ledit arrêté. Cette piste avait d'ailleurs été suggérée tant dans les débats que dans les recommandations du rapport.

Dezelfde omzendbrief vraagt de MIVB om de toegelaten bedelaars sociaal te begeleiden.

Welke gevolgen hebben onze aanbevelingen gehad? Wat dat betreft, sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Herscovici.

Hoeveel processen-verbaal werden opgesteld en hoeveel daklozen en bedelaars werden er door de MIVB uit de stations verwijderd? Welke methoden heeft de MIVB daarbij gebruikt?

Om deze problematiek goed aan te pakken, moet de MIVB samenwerken met de sociale sector. Met de winter in aantocht, moeten er bewustmakingscampagnes komen en moeten de agenten opgeleid worden.

In de nieuwe toiletten zal er drinkbaar water beschikbaar zijn, maar hoe zit dat in de oude toiletten?

Hoe staat het met de andere boodschappen in het kader van de strijd tegen overlast, wat een prioriteit moet zijn voor de MIVB? Ik denk dan aan slaan met de deuren, weigeren je plaats af te staan, mensen beledigen, enzovoort.

Blijft bedelen verboden in de betalende zones? Tijdens vroegere debatten zei u dat u daarover zou nadenken.

Hebt u met uw kabinet de mogelijkheid onderzocht hoe bedelen kan afgevoerd worden van de lijst van inbreuken uit het regeringsbesluit van 13 december 2007?

En octobre 2010, à la suite de l'interpellation de M. Colson, mon groupe avait souligné que c'étaient bien les comportements agressifs et harceleurs qui posaient problème et devaient être combattus. Si l'agressivité ou les harcèlements s'exprimaient à travers la mendicité ou d'autres comportements, le lien ne pouvait être établi en l'espèce entre mendicité et comportements agressifs. La sanction de ces derniers étant inscrite dans les textes, comme l'a rappelé Mme Herscovici, pourquoi continuer de sanctionner la mendicité et pas d'autres actes sans lien avec les droits fondamentaux ?

Le 20 septembre 2010, vous avez adopté une circulaire ministérielle précisant la manière dont l'arrêté du gouvernement sur la mendicité devait être interprété, notamment que la mendicité est prohibée dans les zones et véhicules payants, mais autorisée ailleurs.

Dans la même circulaire, il est demandé à la STIB d'encadrer de manière sociale la mendicité tolérée, en particulier via son service de prévention.

Pour l'heure, je salue évidemment l'interpellation de ma collègue, Mme Herscovici. En effet, il est important de savoir quelles suites ont été données aux recommandations que nous avons formulées, suite aux débats relatifs à la mendicité dans les stations de métro de la STIB. Pour ma part, j'aimerais insister sur le suivi donné aux recommandations suivantes. Celles-ci rejoignent bon nombre des questions posées par Mme Herscovici.

Premièrement, au niveau de l'action des initiatives sociales que mène la STIB sur le terrain, j'aimerais avoir des chiffres par rapport aux PV établis, ainsi que par rapport au nombre de personnes expulsées, SDF et mendiants. J'aimerais également connaître les méthodes utilisées à cet effet.

Ensuite, j'aimerais revenir sur la question de la collaboration avec le secteur de l'aide aux personnes les plus démunies, afin de trouver le meilleur moyen de gérer ce problème. L'hiver approchant, je pense notamment à la campagne de sensibilisation et donc à la formation des agents.

Quant à la question des toilettes et de l'accès à l'eau potable, je rejoins, ici encore, l'interpellation de Mme Herscovici. Un accès à l'eau potable est prévu pour les nouvelles toilettes, mais qu'en est-il des

anciennes, compte tenu de la mise en place des portiques ?

Qu'en est-il des autres messages destinés à la lutte contre les incivilités, qui doit être une priorité pour la STIB ? Je pense à ces gestes et manières dans lesquels l'agressivité se manifeste facilement : claquage de porte, refus de céder sa place, insultes...

Pour en revenir à cette circulaire, maintient-elle toujours l'interdiction de la mendicité en tant que telle dans les zones payantes ? Lors de précédents débats, vous aviez annoncé que vous alliez vous pencher sur la question. La mendicité simple serait-elle encore toujours une infraction, avec amende à la clé ?

Enfin, avez-vous mené une réflexion au sein de votre cabinet, par rapport au retrait de la mendicité de la liste des infractions figurant dans l'arrêté du gouvernement du 13 décembre 2007 ?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (*in het Frans*).- Twee jaar geleden was er verontwaardiging in het parlement over de aankondigingen in de metro in verband met de bedelarij aanleiding om allerhande armoedeverenigingen te horen. Maar wat is het nut daarvan als daaraan geen actie gekoppeld wordt, die ook opgevolgd wordt? Daarom hadden collega Colson en ikzelf een tekst ingediend tot wijziging van het Brusselse ministerieel besluit van 13 december 2007. Die werd niet goedgekeurd, omdat de bepalingen inzake toegang tot het water en de toiletten onvoldoende waren uitgewerkt.

Welk kader zult u ter zake voorstellen?

Welke informatiecampagnes zal de MIVB opzetten voor de gebruikers?

Overlegt de MIVB beter met de verenigingen die hulp bieden aan daklozen? Zo ja, wat zijn de resultaten?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Cela fait exactement deux ans que les annonces concernant la mendicité dans le métro ont suscité une vive émotion, voire de l'indignation, au sein de notre parlement. Celles-ci ont permis d'ouvrir les débats et surtout nos portes à un grand nombre d'associations afin de les écouter. Cependant, que vaut votre écoute, Mme la ministre, si, par ailleurs, il n'y a pas d'action de fond mise en place et suivie ?

C'est pourquoi M. Michel Colson et moi-même avions bondi et déposé un texte daté du 30 novembre 2010 demandant une modification de l'arrêté du 13 décembre 2007 du gouvernement bruxellois.

Ce qu'on avait appelé à l'époque "une note" ou "une recommandation" n'avait pas été votée à l'époque pour les motifs que l'on a rappelés aujourd'hui. Nous avions alors déjà émis quelques réserves concernant l'accès à l'eau et aux toilettes. Ce dernier point nous semble important à développer et à cadrer avec un contrôle suffisant.

Avez-vous avancé dans ce dossier ? En quoi consiste ce cadre que vous allez mettre en place ?

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

Mevrouw Olivia P'tito (in het Frans).- *Het is uitzonderlijk dat twee leden van de PS-fractie zich over eenzelfde dossier uitspreken. Het onderwerp interesseert ons dan ook ten zeerste. Toen ik onlangs in Parijs was, merkte ik dat men er nog altijd dezelfde boodschap laat horen, in tegenstelling tot de situatie in het Brussels Gewest: de boodschap werd geschrapt na een debat in het parlement.*

De federale wet van 1993 heeft de wet van 1891 op. Die laatste wet heeft dus geen juridische waarde meer. Nog belangrijker echter is dat er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van de commissie Sociale Zaken. Volgt de MIVB de ontwikkeling van de bedelarij, in samenwerking met de verenigingen? Heeft ze het Europees Handvest over de ontwikkeling van lokale en sociale opdrachten in de stations ondertekend? In andere Europese hoofdsteden heeft dit immers tot positieve resultaten geleid.

De inhoud is belangrijker dan de vorm. Ook al sta ik achter een wijziging van het besluit, toch heeft zulks geen zin als er op het terrein niets verandert.

Het spreekt voor zich dat de MIVB het probleem van de bedelaars niet kan oplossen. Toch kan ze niet langer opperen dat haar opdracht ophoudt bij de organisatie van openbaar vervoer. Daarnaast heeft ze immers ook een sociale opdracht.

De voorziter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Concernant le renforcement de la communication entre la STIB et les usagers, quelles sont les campagnes mises en œuvre ?

Y a-t-il eu amélioration des concertations entre la STIB et les associations d'aide aux sans-abri ? Si oui, quels en ont été les résultats ?

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

Mme Olivia P'tito.- Il est rare qu'au groupe PS, nous nous prononcions à deux sur un même sujet. C'est dire notre intérêt pour cette question. Je serai plus positive que M. Colson ou Mme d'Ursel : récemment, je suis allée à Paris, et là-bas, le message est toujours diffusé dans le métro. Ici, notre débat d'actualité au parlement a eu une influence immédiate : il n'existe plus.

La loi fédérale de 1993 abroge la loi pour la répression du vagabondage et de la mendicité de 1891. Ce n'est donc pas tant une question de forme que de droit. Mais ce qui importe plus encore, c'est de savoir quelles suites ont été données aux recommandations de la commission des Affaires sociales, quelles actions ont été menées sur le terrain. La STIB - en partenariat avec les associations - effectue-t-elle aujourd'hui un suivi de l'évolution de l'errance sociale ? A-t-elle signé la Charte européenne pour le développement des missions sociales et sociétales dans les gares ? On avait, en commission des Affaires sociales, beaucoup insisté sur ces points, parce que cela donne des résultats positifs dans d'autres capitales européennes.

Bref, c'est le fond, plus que la forme, qui compte aujourd'hui. L'on peut éviter une modification de l'arrêté si le reste suit. Je regrette que l'arrêté ne soit pas modifié, bien sûr, mais nous avons aussi besoin que le fond bouge réellement, que les choses changent sur le terrain et qu'il y ait une vraie prise en charge de la pauvreté. Ce n'est bien sûr pas à la STIB de résoudre ce problème, mais elle ne peut plus se retrancher derrière le fait qu'elle serait exclusivement une société de transport public. Elle a une responsabilité sociétale. Sa priorité est certes de transporter les personnes, mais elle doit se soucier des Bruxellois parmi nous qui vivent dans la plus grande précarité.

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB en ikzelf nemen de aanbevelingen van het Brussels parlement zeer ernstig. Daarom heeft de MIVB een beleid van maatschappelijke verantwoordelijkheid uitgewerkt, waaraan zij een volledig hoofdstuk in haar jaarrapport heeft gewijd.*

Welke maatregelen heeft de MIVB inmiddels uitgevoerd? De veiligheidsdienst heeft, in tegenstelling tot 2010, tussen januari en augustus 2011, conform de omzendbrief, enkel bedelarij in de betalende zones en in de voertuigen geverbaliseerd.

Dit jaar heeft de MIVB verscheidene campagnes gelanceerd om de reizigers te informeren over veiligheid, waarvoor zij mede verantwoordelijk zijn, en op te roepen tot burgerzin. Bovendien hanteert zij niet meer de aangeklaagde aankondiging, omdat ze personen in een precare situatie positief wil benaderen.

Tijdens campagnes van 24 mei jongstleden tot 20 december roepen drie boodschappen in de stations en in de voertuigen de reiziger op tot veilig gedrag: "Uw veiligheid begint ook bij uzelf", "Uw veiligheid begint met respect voor het geluidssignaal" en "In- en uitstappen begint met gezond verstand", en twee tot burgerzin en netheid op de bus, de tram en de metro.

Voorts zet de MIVB haar inspanningen inzake opleiding van het personeel voort. Zo hebben de preventieambtenaren en het stationspersoneel de opleidingen over de gezondheidsproblematiek bij kwetsbare groepen georganiseerd door de vzw "Infirmières de Rue", gevuld. De MIVB overweegt om die opleidingen te integreren in de standaardopleidingen voor alle personeelsleden.

Intussen heeft de MIVB ook afgesproken met La Strada waar de vergaderingen over de publieke ruimte met de openbaarvervoersmaatschappijen worden georganiseerd. Zij werkt ook samen met de NMBS om de verscheidene initiatieven in het kader van het project Hope in Stations te coördineren, hoewel ze het charter ter zake niet heeft ondertekend.

Zo'n 83 preventieambtenaren hebben in 2010 de opleiding gevuld en in 2011 zullen er dat een zestigal zijn. Die medewerkers spreken niet alleen

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB et moi-même avons pris très au sérieux les recommandations du Parlement régional bruxellois. La STIB a déjà travaillé à mettre en œuvre une politique de "responsabilité sociétale", pour reprendre les termes de Mme P'tito. La première preuve visible en est le nouveau chapitre consacré à cette problématique dans le rapport annuel 2010 de la STIB.

Depuis que le débat sur la mendicité dans les stations de métro a éclaté, la STIB a mis en place de nombreuses mesures, en ligne avec les recommandations effectuées au cours de la commission des Affaires sociales.

Le service de sécurité de la STIB a enregistré dix PV entre janvier et août 2011. Il s'agit de faits de mendicité active dans les zones payantes et les véhicules, ce qui est toujours interdit dans la circulaire en vigueur. En effet, celle-ci précise clairement que la mendicité est uniquement tolérée dans les zones non-payantes, et à condition que l'ordre public ne soit pas perturbé.

Ces dix PV représentent un pourcentage très réduit sur le nombre total de 356 PV qui ont été dressés en 2010 par le service de sécurité de la STIB.

En 2011, la STIB a mis sur pied plusieurs campagnes de communication. Leur objectif est de sensibiliser les clients à la sécurité ainsi qu'au civisme. Ces campagnes visent aussi à faire comprendre aux usagers des transports en commun que la sécurité, la propreté et les bons comportements passent aussi par eux.

Nous n'avons plus vu le message que tout le monde a déploré. La STIB a abandonné ce genre de communication inadéquate. Elle a compris qu'il lui fallait plutôt trouver la manière positive et constructive d'aller à la rencontre des personnes en situation de grande précarité.

Trois visuels sont axés sur la sécurité dans le métro : "Votre sécurité passe aussi par votre attention", "Votre sécurité passe aussi par le respect du signal sonore", "Monter et descendre du bus passe par du bon sens".

Deux visuels axés sur le civisme et la propreté ont été réalisés pour les bus, trams et métro. Pour les cinq visuels et les deux périodes de campagne, la

bedelaars over het gehele netwerk aan, maar ook kwetsbare personen en verwijzen hen naar gespecialiseerde organisaties. Dat lijkt me een goede werkwijze, aangezien de organisaties voor sociale opvang uiteindelijk een oplossing kunnen bieden.

In de halteplaatsen De Brouckère, Zuidstation, Rogier, Louisa, Kunst-Wet, Madou, Schuman, Heizel, Beurs, Beekkant, Simonis en Montgomery worden de sanitaire voorzieningen gerenoveerd.

Een ambtenaar wordt verantwoordelijk voor het beheer ervan. Dat is belangrijk voor de daklozen, in die zin dat er een recht op toegang wordt verleend in het kader van een sociale politiek in samenwerking met sociale verenigingen.

Er zijn in de metrostations geen drinkfonteinen ter beschikking van het publiek. De MIVB heeft ter zake ook geen plannen, aangezien vooral het onderhoud ervan een hele organisatie vergt. Wel worden drinkfonteinen die de gemeenten hebben geplaatst, aangegeven op de wijkplannen in de stations.

Het is nog te vroeg om het lopende pilootproject voor de halteplaatsen Beurs en Anneessens te evalueren. Het is de bedoeling om een charter op te stellen over de manier waarop we met personen die het station betreden, onder andere de bedelaars, omgaan.

STIB a réservé 1.500 valves de 2 m², 750 arrondis, 500 flancs locaux et 80 arrière-sièges, répartis au sein des différents véhicules. Ces campagnes ont débuté le 24 mai 2011 et sont prévues jusqu'au 20 décembre 2011.

La STIB a poursuivi ses efforts en matière de formation de son personnel. L'asbl "Infirmières de rue" a organisé deux formations s'étalant sur deux jours. L'accent était mis sur la problématique de la santé des groupes vulnérables. Les collaborateurs de prévention et le personnel de stations confrontés à la problématique ont suivi cette formation. La STIB évaluera ces formations et déterminera si elles seront intégrées aux formations standards des collaborateurs actifs sur le réseau.

Dans l'intervalle, la STIB a également pris contact avec La Strada afin de déterminer l'endroit où les réunions "espace public" pour les sociétés de transport public pourront être organisées. La STIB travaille aussi en collaboration avec la SNCB, afin de faire concorder au mieux les initiatives respectives, notamment le projet "Hope in stations". La STIB n'a pour sa part pas signé cette charte soumise à la SNCB et à d'autres compagnies de transport ferroviaire, mais elle travaille tout à fait dans le même esprit, en collaboration étroite avec la SNCB.

En effet, 83 agents de prévention ont suivi une formation en 2010 et, en 2011, une soixantaine d'agents suivront également cette formation. Les collaborateurs de la STIB circulent dans l'ensemble du réseau de la STIB et orientent les mendiants, mais aussi d'autres groupes de personnes vulnérables comme les SDF, vers des organisations spécialisées, comme les asbl "Bij Ons/Chez Nous" et "Infirmières de rue".

En 2010, 631 personnes ont été redirigées vers des organismes et, de janvier à avril 2011, pas moins de 350 personnes étaient concernées. Il s'agit à mon sens de la bonne manière d'agir et je souhaite élaborer ces possibilités d'orientation vers l'accueil social, qui détient la solution finale. Nous devons apporter une réponse sociale à cette problématique et la STIB y contribue à travers sa politique.

Concernant les sanitaires, les stations faisant partie du projet de rénovation sont De Brouckère, gare du Midi, Rogier, Louise, Arts-Loi, Madou, Schuman, Heysel, Bourse, Beekkant, Simonis et

Montgomery.

Les sanitaires rénovés seront munis de toutes les facilités - sanitaires hommes / femmes / personnes à mobilité réduite / Baby room - et la gestion sera assurée par un préposé. Cela peut être particulièrement important par rapport aux sans-abri car, dans la mesure où il y a un droit d'entrée pour ces sanitaires, une politique sociale peut y être élaborée, notamment avec les associations sociales qui s'occupent d'eux. Ce n'est pas encore mis en place, mais nous y pensons. Au-delà de ce plan de rénovation, il est entendu que, lors de chaque rénovation de station prise en main par Bruxelles Mobilité, les sanitaires font partie du projet.

Comme je l'ai déjà dit, il n'y a pas de fontaine à eau disponible pour le public dans les stations de métro et, jusqu'à présent, l'installation de fontaines à eau ne fait pas partie des projets de la STIB. L'installation de fontaines à eau, mais surtout leur entretien, nécessiterait la mise en place de toute une organisation. Toutefois, certaines communes ont déjà mis à disposition des fontaines à eau, et des plans de quartier dans les stations de métro indiquent les emplacements de ces fontaines à eau.

En ce qui concerne le projet pilote développé aux stations Bourse et Anneessens, je peux vous confirmer qu'il est toujours en cours. Il est donc prématuré de l'évaluer. Je pense que ce projet est très intéressant dans la mesure où il met en rapport différents utilisateurs de cette station et vise à ce que les gens puissent s'y côtoyer de manière agréable et respectueuse. Son but est d'établir un genre de charte qui établisse comment être en contact les uns avec les autres et comment respecter les personnes qui entrent dans cette station, par exemple les mendiants. La charte sera prête à la fin du projet. Nous pourrons en reparler à ce moment.

De voorzitter.- Mevrouw Herscovici heeft het woord.

Mevrouw Anne Herscovici (in het Frans).- *Net zoals de heer Colson zetel ik in de commissie Infrastructuur vanuit mijn interesse voor sociale dossiers. Ook ik ben van mening dat de inhoud belangrijker is dan formele en juridische aspecten. Daarom wil ik u vragen hoe u de situatie op het terrein evaluateert. Werd er rekening gehouden met onze aanbevelingen?*

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

Mme Anne Herscovici.- Tout comme M. Colson, je ne siège au sein de la commission de l'Infrastructure qu'avec mes compétences en affaires sociales. En un certain sens, je pense également que le contenu doit primer sur la forme et le droit, même si celles-ci n'en demeurent pas moins des valeurs essentielles à mes yeux.

Le contenu des politiques, le déroulement concret

Wat me stoort aan de bewustmakingscampagnes van de MIVB is dat de reclameaffiches die in de stations ophangen veel opvallender zijn dan de boodschappen van de bewustmakingscampagnes.

De MIVB voert een bewustmakingscampagne waarin ze de reizigers vraagt hun gezond verstand te gebruiken wanneer ze de bus op- en afstappen. Maar daarnaast moeten bejaarden en mensen met buggy's alle moeite van de wereld doen om de bus te kunnen nemen. De MIVB getuigt dus zelf niet echt van gezond verstand.

Het personeel zou permanente vorming moeten kunnen genieten. Daar zouden zowel de reizigers als de personeelsleden baat bij hebben.

Ik ben zeer tevreden dat u een sociaal beleid voorstaat waarbij bedelaars geen proces-verbaal krijgen, maar naar de verenigingen worden doorgestuurd. Ook al wordt slechts in 10 op 356 gevallen een proces-verbaal uitgeschreven, toch zijn dat er 10 te veel. Hoe wordt een dergelijk proces-verbaal trouwens opgevolgd, aangezien bedelaars geen geld of woonplaats hebben? Welke procedure volgt men? Welk signaal geeft men op deze manier? Waarop baseert men zich om uit te maken of het om "actieve" of "agressieve bedelarij" gaat? Zoiets is louter een subjectieve beschouwing.

Een proces-verbaal helpt een bedelaar zeker niet om de weg te vinden naar de diensten die hem kunnen bijstaan.

Dat de sanitaire voorzieningen gerenoveerd worden en dat daar personeel zal worden ingezet, is goed nieuws. Het is van het grootste belang dit aspect grondig te bespreken met de verenigingen: de voorzieningen dienen correct te worden gebruikt. De Infirmières de Rue hebben al veel gedaan om deze boodschap over te brengen.

Voorzien in voldoende drinkwaterfonteinen is niet alleen noodzakelijk voor de bedelaars en de daklozen, maar ook voor de kinderen. Misschien is Vivaqua geïnteresseerd om drinkwater te verstrekken en zo reclame te maken bij de reizigers? Hoe ver staat het proefproject en de ondertekening van het handvest, gepland voor eind 2011?

des actions sur le terrain est important. C'est la raison pour laquelle je voulais, au préalable, vous interroger sur l'évaluation de la situation à la suite de nos recommandations.

Quelque chose me perturbe lorsque vous parlez des campagnes de sensibilisation. En effet, je suis une utilisatrice quotidienne des transports en commun et les affiches publicitaires placardées le long des murs retiennent davantage mon attention que ces dites campagnes.

À titre anecdotique et en réaction au slogan "Monter et descendre du bus passe par du bon sens", je tiens à souligner que les personnes âgées ou les parents transportant une poussette dépensent une force et une énergie importantes dans de telles opérations, à mille lieues d'un quelconque bon sens. Ils doivent également faire preuve de courage pour oser affronter une pente, particulièrement en descendant du véhicule.

La formation du personnel est un point extrêmement important, qui devrait être inclus dans la formation permanente. C'est essentiel, y compris pour le bien-être du personnel.

Je suis vraiment satisfaite de ce que vous nous dites par rapport aux orientations vers les associations. Cela touche davantage à vos compétences en matière d'affaires sociales qu'à celles que vous conférez votre poste de ministre chargée des Transports, mais il vaudrait vraiment la peine de se demander ce que peuvent faire ou non les associations de ces réorientations.

En effet, nous connaissons, dans notre Région, une situation terrible puisque des milliers de personnes sont sans droit et que les services sociaux s'en trouvent démunis. Régler la question en contactant des associations plutôt qu'en dressant un PV me semble déjà constituer un pas en avant.

Même si 10 PV sur 356 peuvent sembler dérisoires, ils n'en demeurent pas moins de trop à mes yeux. Je m'interroge sur le devenir de ceux-ci, puisqu'ils s'adressent à des personnes sans moyens, dont une partie sont sans domicile. Quelle est la procédure, quel est le signal ? Sur base de quoi détermine-t-on ce qu'est la "mendicité active" ?

On est d'ailleurs en droit de se demander ce que l'on appelle de la "mendicité agressive". En effet, la

		question de savoir ce qui est ou n'est pas "agressif" relève d'un point de vue essentiellement subjectif et les agents réagissent par conséquent en fonction de leur propre tempérament.
		Pour moi, cela reste dix PV de trop. Cela ne change rien à la capacité de la STIB à bien faire son métier de transporteur, et cela ne fait aucun bien à ceux qui reçoivent un PV. Pire, cela doit les bloquer plutôt que de les amener à se diriger vers les services.
		La rénovation des sanitaires avec toutes facilités est une bonne nouvelle. Je me félicite qu'on ait pensé à une gestion humaine, avec une personne physique. Il est très important de discuter de la manière de gérer cela avec les associations : il n'y a pas que le droit d'entrée, il y a l'usage, ou le mauvais usage qui pourrait être fait des lieux. De ce côté-là, nous avons intérêt à anticiper pour éviter d'être jugés négativement. Les infirmières de rue ont beaucoup travaillé sur cet aspect.
		Les fontaines à eau sont une question essentielle de santé publique et ne concernent pas que les sans-abri et les mendians, mais aussi, par exemple, les enfants. La consommation de bière, aussi, cause une déshydratation. Ne devrions-nous pas négocier avec Vivaqua, qui pourrait trouver là une manière intéressante de faire sa publicité auprès des voyageurs ? Techniquement, cela ne doit pas être très difficile. Je ne manquerai évidemment pas de vous interroger sur les conclusions du projet pilote et sur la charte qui doit être conclue pour la fin 2011.
	Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- <i>Ik heb geen weet van een concrete datum.</i>	Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Non, aucune date n'a finalement été mentionnée.
	Mevrouw Anne Herscovici (in het Frans).- <i>Uit het rapport maak ik op dat het proefproject eind 2011 afloopt.</i>	Mme Anne Herscovici.- Je croyais, à la lecture du rapport, que l'expérience pilote devait se terminer fin 2011.
	Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- <i>Ik veronderstel dat het eind 2011 of begin 2012 zal aflopen.</i>	Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Ce sera sans doute vers la fin 2011, ou au début 2012.
	Mevrouw Anne Herscovici (in het Frans).- <i>Het belangrijkste is dat het proefproject uitmondt in een concrete verbetering van de situatie.</i>	Mme Anne Herscovici.- De toute façon, le plus important n'est pas qu'elle soit terminée et bouclée, mais qu'elle aboutisse à des propositions et à des améliorations concrètes.
	<i>De toegangspoortjes veroorzaken soms problemen wanneer tragere personen, zoals bejaarden,</i>	M. Colson vous a posé la question des effets de

worden geduwd door gehaaste jongeren. Het risico bestaat tussen de poortjes gekneld te raken. Zo ontstaat er een veiligheidsprobleem.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het voorstel van mevrouw Herscovici over Vivaqua is interessant. Het zou goed zijn dat Vivaqua, in overleg met de MIVB, voor drinkwaterfonteintjes in de stations zorgt.*

Aangezien de toegangspoortjes nog niet overal staan, kan ik me nog niet uitspreken over de problemen die ermee gepaard gaan. Pas als de installatie overal voltooid is, zal ik het systeem kunnen evalueren. In Mexico City zag ik duizenden personen voor de toegangspoortjes dringen, maar nooit werd er iemand geduwd of zat er iemand gekneld.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de uitrusting van de kruispunten en het openbaar vervoer met het VICOM-systeem".

l'imposition des portiques. Je ne connais pas sa position sur les mendiants, mais je souhaiterais signaler l'insécurité qui résulte de ces portiques à certaines heures, notamment pour les personnes âgées, à cause de la précipitation.

Le risque de se trouver coincé existe. En effet, les jeunes courent plus vite et ne sont pas très attentifs. Les bousculades causent un vrai problème de sécurité.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je retiendrai la suggestion de Mme Herscovici à propos de Vivaqua. Il serait intéressant de voir si cette société pourrait se charger de l'installation et de l'entretien de fontaines à eau, en concertation avec la STIB.

En effet, ce pourrait être une bonne publicité pour leurs activités.

Il est difficile de se prononcer sur les problèmes qui résultent des portiques parce qu'ils ne sont pas encore installés partout. Une fois que le système sera terminé, nous pourrons l'évaluer. Cependant, si l'on veut utiliser les transports publics, la règle est de se munir d'un ticket.

J'ai eu la possibilité de prendre le métro à Mexico City. Des milliers de personnes se pressent devant les portiques, mais je n'ai vu aucune personne écrasée, ni âgée, ni jeune. Notre métro est plus accessible que celui-là, pour les personnes avec une poussette, notamment.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE MME ANNEMIE MAES

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

**concernant "l'installation du système
VICOM aux carrefours et dans les
transports en commun".**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,

betreffende "de staat van de vooruitgang van de verkeerslichten met afstandsbediening (in het bijzonder op lijn 7) en meer in het algemeen van het VICOM-programma".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "het afstemmen van verkeerslichten ter verbetering van de snelheid van tram en bus".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het gewestelijke mobiliteitsplan Iris 2 heeft ambitieuze doelstellingen. Zo zou er tegen 2018 20% minder autoverkeer moeten zijn in het Brussels Gewest. Om deze doelstelling te bereiken, is het belangrijk goede alternatieven voor de auto aan te bieden. Uit het voorbeeld van andere Europese steden blijkt dat het accent vooral moet liggen op een beter voetgangersbeleid en meer fietsers, maar ook het openbaar vervoer is een onmisbare schakel.

Het VICOM-systeem van de MIVB moet de 'commerciële snelheid' van de openbare vervoersmodi verhogen door de verkeerslichten aan de kruispunten af te stemmen op de trams en bussen. Dat betekent dat een tram of bus die een kruispunt nadert, voorrang krijgt op de rest van het verkeer. De afstandsbediening van de verkeerslichten voor het openbaar vervoer is het meest kostenefficiënte deel van de maatregelen om de commerciële snelheid te verbeteren. Daarom zou het een absolute prioriteit moeten zijn, zeker binnen de huidige Brusselse budgettaire context. Hier maximaal op inzetten is essentieel. Een beleid impliceert immers keuzes maken.

Op eerdere vragen antwoordde u al dat de MIVB in principe tegen eind augustus of begin september 2011 al haar trams en bussen moet hebben uitgerust met het VICOM-systeem, met uitzondering van de trams die nog moeten worden geleverd. Natuurlijk moeten ook de kruispunten uitgerust zijn, opdat het VICOM-systeem in werking zou kunnen treden. Er zijn aanwijzingen dat dat nog niet het geval is. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de

INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,

concernant "l'état d'avancement de l'implémentation des feux télécommandés (en particulier sur la ligne 7) et plus généralement du programme VICOM".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "la synchronisation des feux de signalisation en vue d'améliorer la vitesse des trams et des bus".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Le Plan régional de mobilité Iris 2 poursuit l'objectif ambitieux de réduire de 20% le trafic automobile en Région bruxelloise à l'horizon 2018. Pour y parvenir, il est important de proposer des alternatives.*

Le système VICOM de la STIB doit augmenter la vitesse commerciale des modes de transport public, en faisant concorder les feux de signalisation aux carrefours avec le passage des trams et des bus. Ceux-ci deviennent alors prioritaires sur le reste du trafic. La commande à distance des feux de signalisation pour les transports en commun est l'élément le plus rentable des mesures visant à améliorer la vitesse commerciale. Elle doit donc être la priorité absolue dans le contexte budgétaire actuel.

La STIB devait, en principe, avoir équipé tous ses trams et bus du système VICOM pour le début du mois de septembre 2011. Les carrefours doivent eux aussi être équipés. Il semblerait cependant que ce ne soit pas le cas.

Tous les trams et bus de la STIB sont-ils équipés du système VICOM ? Si non, quel est le calendrier de l'équipement complet ? Combien de carrefours pertinents, en nombre et en pourcentage, sont-ils désormais équipés du système VICOM ?

Quelles mesures avez-vous prises pour équiper le plus rapidement possible tous les carrefours ? Quel est le calendrier prévu ?

Si tous les carrefours ne sont pas encore équipés,

administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Klopt het dat alle trams en bussen van de MIVB intussen zijn uitgerust met het VICOM-systeem? Indien niet, wat is dan de timing voor het vervolledigen van de uitrusting?

Hoeveel, in aantal en percentage, van de relevante kruispunten zijn intussen uitgerust met het VICOM-systeem? U moet beginnen met de trajecten waar de trams en bussen al in eigen bedding rijden, omdat het systeem daar normaal gezien het grootste effect zal hebben. Op termijn moeten natuurlijk ook de andere kruispunten aan bod komen.

Welke maatregelen hebt u genomen om alle kruispunten zo snel mogelijk uit te rusten met het systeem? Wat is het tijdschema?

Als de kruispunten nog niet allemaal uitgerust zijn, wat is dan de reden dat die aanpassing zo traag verloopt? Houden er zich te weinig mensen mee bezig of werken bepaalde gemeenten tegen?

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Naar verluidt stoppen de trams op lijn 7 soms nogal lang aan bepaalde kruispunten. Nochtans is dit een Chronolijn: de tram rijdt in eigen bedding en zou een hoge frequentie en regelmaat moeten hebben, aangezien hij uitgerust is met een afstandsbediening die de verkeerslichten regelt.*

Het Chronolabel is geen project op zich, maar veeleer een concept dat verschillende projecten van de MIVB onrechtstreeks proberen te bereiken. Het VICOM-programma bestaat uit het uitvoeren van aanpassingen die de commerciële snelheid van het netwerk moeten verbeteren. Daarbij hoort ook de afstandsbediening voor het regelen van de verkeerslichten, zodat de tram of bus altijd groen licht heeft.

Functioneert de afstandsbediening wel aan alle kruispunten op lijn 7? Waarom stopt de tram zo vaak? Gebeurt dat uitzonderlijk door bijvoorbeeld werkzaamheden of is het een terugkerend fenomeen dat te wijten is aan een slechte regeling van het systeem?

quelle est la cause du retard ? Manque-t-on de personnel pour s'en occuper ou certaines communes font-elles obstacle ?

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

M. Hervé Doyen.- Il me revient que, malgré une légère amélioration, les trams circulant sur la ligne 7 s'arrêtent parfois assez longuement à certains carrefours. Cette ligne est pourtant labellisée "ligne Chrono" grâce aux aménagements en site propre dont elle bénéficie, mais aussi grâce à sa fréquence et à la régularité qu'elle est censée afficher suite, notamment, à l'installation d'un système de télécommande des feux de signalisation.

Le label "Chrono" n'est pas un projet en soi - il n'existe pas de budget à cet effet - mais plutôt un concept que divers projets de la STIB permettent d'atteindre indirectement. Parmi eux, le dénommé programme VICOM est constitué d'adaptations physiques - principalement la mise en site propre - destinées à améliorer la vitesse commerciale du réseau de surface, ainsi que d'un programme de télécommande des feux de signalisation, de sorte que ceux-ci passent toujours au vert à l'approche d'un tram ou d'un bus. La nouvelle ligne 7 bénéficie désormais de ce label, mais la télécommande des feux fonctionne-t-elle vraiment à tous les carrefours ?

Het systeem werkt volgens het principe van 'maximale voorrang' en niet volgens het principe van 'absolute voorrang'. Beschikt u over een evaluatie van de tijdsinst op die lijn? Werd er vergeleken met de vroegere lijnen 23 en 24?

Het beheerscontract van 2007-2011 bepaalt dat alle trams en bussen uitgerust moeten worden met een afstandsbediening om de verkeerslichten aan de kruispunten te regelen. Voor de aanpassing van de trams en bussen moet de MIVB betalen, voor de aanpassing van de verkeerslichten is dat het gewest. Volgens het beheerscontract "moeten tegen april 2008 150 kruispunten op de belangrijkste lijnen en het rijdend materieel daarmee uitgerust zijn. Tegen 2011 moet het mogelijk zijn dit systeem uit te breiden met nog eens 300 kruispunten." De MIVB en het gewest stellen beide een coördinator aan voor de uitvoering en de follow-up van de strategie.

Ondanks de aangekondigde rendabiliteit stellen we vier jaar later vast dat het project nog niet helemaal werd uitgevoerd. Kunt u een stand van zaken geven van het afstandsbedieningssysteem en over de daarvoor ter beschikking gestelde middelen? De MIVB zou de laatste fase ingegaan zijn van de installatie van de uitrusting op de totaliteit van haar rollend materieel, terwijl het gewest niet op schema zou zit voor wat de kruispunten betreft. Hoe is de situatie vandaag?

Hoeveel van de 450 kruispunten moeten nog worden uitgerust met dit systeem?

Welke richtlijnen worden er gevuld? Is het de bedoeling de zwarte punten eerst aan te pakken of gaat men lijn per lijn te werk?

Blijkt uit de evaluatie een beduidende tijdsinst? Komen er op korte of middellange termijn nog Chronolijnen bij?

Wat zijn de grootste problemen waarmee het gewest wordt geconfronteerd? Er zou slechts één ingenieur instaan voor de uitvoering van dit project. Volstaat dat om de termijnen te halen?

Hoeveel van deze kruispunten liggen op gemeentewegen? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Vertraagt die de werkzaamheden?

Confirmez-vous ces arrêts encore fréquents et, le cas échéant, quelles en sont les causes ? Sont-ils exceptionnels, suite à un chantier par exemple, ou plutôt récurrents à cause d'un mauvais réglage du système ?

Le dispositif fonctionne selon le principe de "priorité maximale" (et non de "priorité absolue") : pas de cycle de feux de plus de 120 secondes ni de blocage de carrefours successifs ? Serait-ce insuffisant ? Disposez-vous d'une évaluation du gain de temps sur cette ligne versus les lignes 23 et 24 qu'elle remplace et est-elle concluante ?

De manière plus générale, le contrat de gestion 2007-2011 entre la Région et la STIB prévoit en son article 36 d'équiper l'ensemble des trams et des bus d'une part - à charge de la STIB - et, d'autre part, les carrefours à feux régionaux - à charge de la Région - de dispositifs permettant la télécommande des feux par les transports publics. Le contrat stipule que "le marché de fourniture de ce système permettra d'équiper, pour avril 2008, 150 carrefours sur les axes prioritaires ainsi que le matériel roulant desservant ces axes. Ce marché prévoit une extension possible à 300 carrefours supplémentaires d'ici à 2011." À noter que chacune des parties désigne un coordinateur chargé de la mise en œuvre et du suivi de la stratégie définie en la matière.

Quatre ans et quelques interpellations plus tard dans ce parlement, nous avons bien compris que nous n'en sommes pas là, malgré la rentabilité annoncée du projet. J'aimerais donc refaire le point sur l'état d'avancement dans l'installation du système de télécommande et sur les moyens mis en œuvre pour y parvenir. Alors que, d'après mes informations, la STIB est en phase de terminer l'installation de l'équipement sur l'ensemble du matériel roulant existant, la Région paraît moins en phase avec son échéancier.

Qu'en est-il de cet échéancier ? Quelles avancées ont été réalisées depuis vos éléments de réponse à mon interpellation il y a un an et demi ? La ligne de tram 25 est-elle aujourd'hui totalement équipée et opérationnelle ? Les télécommandes sur les lignes de bus 63, 49 et 71 sont-elles mises en service ?

Où en sommes-nous aujourd'hui comparativement à votre plan stratégique Travaux publics et Transports 2010-2014, selon lequel "150 carrefours

Wat het VICOM-programma betreft, telde eind 2010 het tramnetwerk 70% eigen beddingen en het busnetwerk 17%, 22 projecten waren klaar en 28 projecten bevonden zich in verschillende uitvoeringsfasen, 23 projecten hadden heel weinig of geen vooruitgang geboekt. Wat zijn de redenen van deze achterstand? Wat heeft u gedaan om het tempo op te drijven?

sont déjà équipés. 110 viendront s'y ajouter rien qu'en 2010" ? Ce délai a-t-il été respecté ?

Combien de carrefours reste-t-il à équiper sur les 450 initialement prévus, et selon quelle ligne de conduite ?

La priorité est-elle de passer outre les points les plus noirs un peu partout dans la Région ou de privilégier la régularité d'une ligne à la fois, mais dans son entièreté ?

Qu'en est-il de l'évaluation du système sur les carrefours équipés ? Peut-on parler de gain de temps significatif ? Est-il prévu, à court ou à moyen terme, de labelliser d'autres lignes "Chrono" ?

Quelles sont les principales difficultés auxquelles se heurte la Région ? Si je ne m'abuse, une seule personne, un ingénieur, est affectée à la mise en œuvre du projet. Confirmez-vous cette information et, selon vous, cela suffit-il pour respecter les délais ? Ne faudrait-il pas y consacrer des moyens humains supplémentaires ?

Certains carrefours à aménager se situent sur des voiries communales et on peut penser que cela ralentit le processus. Combien d'entre eux sont-ils gérés par les communes et comment se passe la collaboration avec ces dernières ?

Enfin, dans le cadre plus général du programme VICOM, le réseau du tram comptait, fin 2010, selon vos dires, 70% de sites protégés (sur 90%) et le réseau de bus, 17% (sur 40%) ; vingt-deux projets avaient abouti, vingt-huit en étaient à différentes phases d'exécution et vingt-trois n'avaient que très peu ou pas du tout progressé. Avez-vous pu analyser, comme vous l'aviez annoncé, les raisons de ce retard ? Où en est-on ? Qu'avez-vous entrepris pour accélérer le tempo ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *La gestion des feux de signalisation permet d'engranger des résultats très rapidement. Le Plan Iris 2 est opérationnel depuis un an et cette mesure peut signifier une plus-value importante pour les transports en commun à Bruxelles. Elle est aisément réalisable et d'une importance symbolique.*

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

De heer Jef Van Damme.- Verkeerslichtenbeïnvloeding is een quick win. Het voordeel kan heel snel worden gerealiseerd. Sinds het Iris 2-plan is immers al een jaar voorbij en deze maatregel kan een significante meerwaarde voor het openbaar vervoer in Brussel betekenen. Bovendien is hij vrij gemakkelijk uit te voeren en symbolisch van belang.

De vraag is uiteindelijk welk type verkeer men in een stad voorrang verleent. Het signaal moet duidelijk zijn: de voorrang gaat naar het openbaar vervoer, de fietsers en voetgangers. Dus moeten parkeerplaatsen worden geschrapt en moet er meer ruimte voor het openbaar vervoer en de fietsers komen. Dat past immers binnen deze visie.

Wat wij vandaag vooral willen is dat u ons zegt wat u tijdens deze legislatuur al hebt verwezenlijkt. Hoever staat u het met uw plannen en beloften? Ik deel de vrees van college Doyen. In de realiteit werkt exact geteld één ambtenaar aan de verkeerslichtenbeïnvloeding voor het hele gewest. Deze ambtenaar regelt gewoon alle verkeerslichten, en niet enkel de lichten voor dit project.

De vraag is dan hoe we op snelheid kunnen blijven en ervoor zorgen dat de quick wins er ook effectief snel komen. Hebt u in de versterking van uw administratie voorzien? Hebt u ook concrete maatregelen getroffen die er op korte termijn voor zullen zorgen dat het project snel vooruitgaat en we ook met de administratie in een 'VICOM-straatje' terechtkomen? Ik kijk alvast uit naar uw antwoord.

Samengevoegde besprekking

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *In antwoord op een interpellatie van mevrouw Persoons op 31 mei 2010 werd een aantal oplossingen naar voren gebracht om de stiptheid van het Brusselse openbaar vervoer te verhogen. Een van die oplossingen was het VICOM-systeem.*

In haar uiteenzetting beklemtoonde de minister toen dat ze de steun aan dit systeem zou voortzetten, zowel voor de installatie van de op afstand bedienende verkeerslichten als voor de verwezenlijking van de nodige inrichtingsprojecten.

Het moge ondertussen duidelijk zijn dat er nog steeds een en ander aan de werking van VICOM schort.

Welke tram- en buslijnen zijn met dit systeem uitgerust? Welke lijnen komen later aan bod? Werd er een meerjarenplan uitgedokterd? Werd er al een globale evaluatie gemaakt? Leidt het VICOM-systeem tot effectieve tijdswinst? Wat wordt er ondernomen om de werking te verfijnen?

Nous devons donner un signal fort et privilégier les transports publics, les piétons et les cyclistes, en leur accordant davantage d'espace par la suppression de places de stationnement.

Qu'avez-vous réalisé au cours de cette législature ? Où en sont vos projets et vos promesses ? Comme M. Doyen, je crains qu'il n'y ait qu'une seule personne en charge des feux pour toute la Région. Elle gère tous les feux et pas uniquement ceux de ce projet.

Comment dès lors réaliser ces avancées à brève échéance ? Avez-vous prévu le renforcement de votre administration et des mesures pour accélérer le projet ?

Discussion conjointe

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Je souhaiterais me joindre à mes collègues et rappeler que, lors d'une interpellation de Mme Persoons le 31 mai 2010 à propos de la ponctualité des transports publics bruxellois, divers moyens pour améliorer cette ponctualité avaient été avancés, dont le système de télécommande des feux de signalisation pour les véhicules de la STIB, thème abordé aujourd'hui. Ce système a pour principal objectif d'augmenter la vitesse commerciale des transports.

Vous annonciez alors, Mme la ministre, que "vous aviez décidé, malgré les difficultés budgétaires rencontrées par la Région, de soutenir la poursuite du programme VICOM tant pour l'installation de la télécommande des feux de signalisation que pour la réalisation des différents projets d'aménagements nécessaires."

Il y a quelques mois, nous avons tous reçu un courriel d'un usager de la STIB fâché une fois de plus des retards et des manquements de tels systèmes de télécommande.

De werking van VICOM op de lijnen 23, 24 en 25 zou, volgens de minister, vanaf april 2011 door de MIVB en Mobiel Brussel aan een evaluatie worden onderworpen. Wat heeft deze evaluatie uitgewezen?

Pouvez-vous exactement nous préciser quelles sont les lignes de tram et de bus dotées de ce système ? Quelles lignes doivent encore l'être pour l'année 2011 ? Existe-t-il un plan pluriannuel concernant ce système ? Dispose-t-on d'une évaluation globale de ce système ? Permet-il réellement un gain de temps conséquent ? En cas d'évaluation négative, quelles sont les mesures à prendre pour améliorer l'efficacité de cet outil ?

Vous aviez également dit qu'à partir du mois d'avril 2011, la STIB et Bruxelles Mobilité devaient évaluer le système sur les lignes 23, 24 et 25 et que, si des adaptations se révélaient nécessaires, elles devaient être effectuées dans les meilleurs délais. Qu'en est-il de cette évaluation ?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Volgens de pers zijn er twee struikelblokken. Om te beginnen zijn slechts 45 van de 450 kruispunten uitgerust met het systeem. Anderzijds schijnt datzelfde systeem niet te werken op bepaalde lijnen, met name tram 7 en het gedeelte van de tramlijnen 39 en 44 op de Tervurenlaan.

Op welke bus- en tramlijnen is het systeem momenteel volledig operationeel en op welke lijnen slechts gedeeltelijk?

Hebt u de impact hiervan op de commerciële snelheid geëvalueerd? Wat zijn de resultaten per lijn? Werden de doelstellingen gehaald?

Zijn er bij de evaluatie problemen aan het licht gekomen en hoe worden die dan opgelost?

Wanneer worden de overige lijnen uitgerust?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het overgrote deel van bussen en trams van de MIVB is uitgerust met het VICOM-systeem. Momenteel zijn er dat 653 op een totaal van 853 voertuigen. De voertuigen die op korte of middellange termijn uit

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- La presse rapportait récemment que le système se heurtait à deux écueils. D'une part, seuls 45 carrefours sur les 450 seraient actuellement équipés de boîtiers de commande. D'autre part, selon certains usagers, le système ne fonctionnerait pas sur certaines lignes, notamment sur la ligne de tram 7 et sur le tronçon de l'avenue de Tervueren pour les trams 39 et 44.

Quelles lignes sont actuellement intégralement équipées de commandes opérationnelles, tant pour les lignes de bus que les lignes de tram ? Lesquelles le sont partiellement ?

A-t-on réalisé une évaluation de l'impact du système sur la vitesse commerciale ? Quels en sont les résultats pour chaque ligne ? Quels sont les gains obtenus ? Les objectifs à cet égard ont-ils été atteints ?

Des défauts du système ont-elles été relevés pour chacune de ces lignes ? Qu'a-t-on mis en place pour résoudre les problèmes ?

Enfin, quel est le calendrier prévu pour le reste des équipements ? Quelles sont les lignes visées ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- La plupart des bus et des trams de la STIB sont équipés à l'heure actuelle, exception faite des véhicules qui seront retirés du service à court ou à moyen terme. Tous les nouveaux trams et bus

dienst wordt genomen, worden niet meer aangepast. Alle nieuwe trams en bussen zullen vanzelfsprekend uitgerust worden met de nodige uitrusting zodat ze kunnen worden ingezet op het netwerk en kunnen functioneren met het zogenaamde VICOM MS-12-systeem.

Wat betreft de uitrusting van de kruispunten met verkeerslichten zijn er van de in de eerste fase voorziene 134 kruispunten momenteel 60 effectief uitgerust en gevalideerd. Van de tweede fase is er slechts een kruispunt uitgerust. In totaal dienen er 208 kruispunten uitgerust te worden. Momenteel is dus 29% van de kruispunten uitgerust.

Tegen eind 2014 wordt voorzien dat alle kruispunten van zowel fase 1 als 2 worden uitgerust. Er moeten tegen dan nog 147 kruispunten uitgerust worden. Dat is een simpele rekensom, maar in de praktijk een hele opgave.

De huidige werkwijze bestaat erin dat de met verkeerslichten uitgeruste kruispunten lijn per lijn worden geanalyseerd en dat er tellingen worden uitgevoerd. Vervolgens worden de behoeften van het openbaar vervoer vergeleken met die van de andere weggebruikers. Het studiebureau maakt een voorstel van verkeersregeling op, meer bepaald een rooster met groen- en roodtijden. Dit voorstel wordt achtereenvolgens gevalideerd door de wegbeheerder en de MIVB. Nadien wordt de uitvoering gepland.

Ik wijs erop dat er tijdens de uitvoering een aantal problemen op het terrein vastgesteld worden. Zo zijn de oude verkeersregelinstallaties niet altijd up-to-date genoeg om te kunnen worden uitgerust met de hardware voor het MS-12 Systeem. Verder worden een groot aantal installaties op de verschillende lijnen momenteel beheerd door de gemeenten omdat ze op gemeentewegen liggen.

Om aan die problemen tegemoet te komen werden een aantal maatregelen genomen. Zo werden er naar de betrokken gemeenten conventies opgestuurd zodat de overname van die installaties door Mobiel Brussel geregeld kan worden. Het gaat om vernieuwing indien nodig, de aanpassing, het onderhoud en het verbruik van de installaties. Die conventies zijn opgestuurd, maar tot op heden werden er nog maar zeer weinig voor akkoord ondertekend.

qui les remplaceront seront bien sûr équipés du matériel adéquat pour permettre leur inclusion au réseau fonctionnant avec le système Vicom MS-12.

60 carrefours sur les 134 prévus dans la première phase sont équipés et ont été validés, et un seul carrefour de la seconde phase. Il est prévu que tous les carrefours des phases 1 et 2 soient équipés pour la fin de l'année 2014.

Les carrefours munis de feux de signalisation sont analysés ligne par ligne. Des comptages sont effectués et les besoins des usagers des transports en commun sont ensuite comparés à ceux des autres usagers. Le bureau d'études chargé du suivi élabore une proposition de régulation de la circulation, qui est validée successivement par le gestionnaire de voirie et par la STIB. Finalement, on procède à la planification des travaux.

Certaines installations anciennes ne sont pas suffisamment à jour pour pouvoir être équipées du matériel informatique adéquat. De plus, de nombreuses installations sont gérées par les communes, car elles sont situées sur des voiries communales. Plusieurs mesures ont été prises pour faire face à ce problème : des conventions ont été envoyées aux communes concernées, de manière à pouvoir régler la reprise de ces installations par Bruxelles Mobilité. À ce jour, très peu sont revenues signées pour accord.

Un budget a été réservé pour le renouvellement d'installations anciennes non compatibles avec le système Vicom MS-12. Cela permet de mettre en place des installations fonctionnant avec la technologie LED, moins gourmande en énergie.

En outre, un budget a été prévu pour l'installation d'un central moderne permettant une surveillance optimale de toutes les installations de régulation de la circulation en Région bruxelloise.

La perte de rendement pour les installations non équipées est difficile à déterminer. Le bureau d'études en effectue le calcul au cas par cas. On peut cependant considérer qu'un gain de plusieurs minutes est envisageable sur chaque ligne, si tous les feux sont équipés du système.

Presque tous les bus sont aujourd'hui confrontés à la non-synchronisation des feux de circulation. Aucune ligne de bus ne dispose du système sur

Er werd een budget uitgetrokken voor de vernieuwing van oude installaties die niet compatibel zijn met het VICOM-MS12-systeem. De installaties worden vernieuwd om ze klaar te maken voor het voornoemde systeem, maar ook omdat ze wegens hun ouderdom eenvoudigweg aan vernieuwing toe zijn. De vernieuwing biedt bovendien de mogelijkheid om energiezuinigere installaties te gebruiken die met LED-technologie werken.

Daarenboven wordt er geld uitgetrokken voor een moderne centrale die bijdraagt tot een optimale bewaking van alle verkeersregelinstallaties in het Brussels Gewest. Zo kunnen problemen van op afstand worden opgespoord en opgelost. Dat is zowel bevorderlijk voor de algemene verkeersveiligheid als voor de mobiliteit.

Het rendementsverlies voor installaties die niet zijn uitgerust met het nieuwe systeem, valt moeilijk te bepalen. Het studiebureau berekent het rendement geval per geval. Voor elk kruispunt worden er simulaties uitgevoerd. We kunnen er wel van uitgaan dat er per lijn meerdere minuten tijd kunnen worden gewonnen als alle verkeerslichten met het systeem zijn uitgerust.

Bijna alle buslijnen verliezen tegenwoordig tijd door niet afgestemde verkeerslichten. Nog geen enkele buslijn werd over de hele lengte met het systeem uitgerust. Ik heb de redenen daarvoor zonet aangehaald.

Het beïnvloeden van de verkeerslichten is belangrijk om de doelstellingen inzake VICOM te halen. Het systeem dat nu wordt ingevoerd, heeft echter zijn beperkingen. Mijnheer Van Damme, het systeem verleent het openbaar vervoer in de mate van het aanvaardbare voorrang. Dat wil dus niet zeggen dat bussen en trams altijd en overal voorrang krijgen, zoals het geval is in Frankrijk. De keuze werd enkele jaren geleden gemaakt om het evenwicht onder de verschillende weggebruikers te bewaren. Ik verwijst daarbij bijvoorbeeld ook naar de oversteekmogelijkheden voor voetgangers. Het gaat niet enkel over auto's.

Waar de MIVB zich kan inschrijven in een beleid dat voorrang geeft aan duurzame vervoersmodi, is de maatschappij vragende partij om een grotere voorrang aan deze modi te geven.

l'intégralité de son trajet.

La gestion des feux de signalisation joue un rôle important dans la poursuite de l'objectif d'une meilleure vitesse commerciale. Cependant, le système actuellement en cours de mise en oeuvre a ses limites, puisqu'il donne la priorité aux transports en commun dans les limites de l'acceptable. Il ne s'agit donc pas d'un système permettant aux bus et aux trams de bénéficier d'une priorité absolue. Cette option a été retenue pour garantir l'équilibre entre les différents usagers.

La STIB s'inscrit dans une politique privilégiant les modes de transport durables.

La réalisation de nouveaux projets Vicom va systématiquement de pair avec une réflexion sur la pertinence et la justification économique de l'équipement des feux de signalisation existants avec le système MS 12. Chaque projet recherche le meilleur compromis entre les besoins des transports en commun et ceux des autres usagers.

Une seule personne assure le suivi des études du bureau d'études, le suivi financier du projet et des réalisations sur le terrain. Une autre personne assure le suivi général des études, des grilles des feux et du renouvellement des installations de feux de signalisation sur les voiries régionales pour toute la Région de Bruxelles-Capitale.

Bruxelles Mobilité a insisté pour que ces maigres effectifs soient renforcés. La STIB a récemment attiré l'attention du secrétaire d'État à la Fonction publique sur cette problématique et demandé de prévoir le renforcement nécessaire d'urgence, vu le congé de maternité annoncé d'un des deux employés concernés.

Le système MS-12 a fait l'objet d'une évaluation approfondie, qui relève les bons résultats obtenus sur les lignes de tram de la moyenne ceinture.

Le procédé est également amélioré en cours de projet : de nouvelles installations ont été ajoutées à l'infrastructure des lignes pour améliorer la fiabilité du système de commande à distance.

(poursuivant en français)

J'en viens à la question de M. Doyen sur la ligne 7.

Bij de realisatie van een VICOM-project wordt er systematisch nagegaan of het relevant en economisch verantwoord is om de bestaande verkeerslichten uit te rusten, aan te passen of te vernieuwen met de MS 12 hardware. Als in een VICOM-herinrichtingproject ook verkeerslichten worden vernieuwd, dan wordt dit uiteraard in de studie geïntegreerd. Er wordt altijd naar een compromis gezocht tussen de behoeften inzake openbaar vervoer en de andere weggebruikers.

Wat het personeel betreft, is er slechts één persoon belast met de opvolging van het VICOM MS 12 project. Hij volgt de studies van het adviesbureau, zorgt voor de financiële follow-up van het project en volgt van nabij de realisaties op het terrein.

Daarnaast is er slechts één persoon verantwoordelijk voor het algemeen beheer van studies, lichtenroosters en de vernieuwing van lichtinstallaties op de Brusselse gewestwegen. Dat volstaat niet om te kunnen zorgen voor een kwalitatieve, dynamische follow-up. Er is enkel ruimte voor het onderhoud van de bestaande installaties. Aanpassingen ten voordele van het MS 12 systeem gebeuren in de mate van het mogelijke.

Mobiel Brussel heeft al nadrukkelijk om personeelsuitbreiding gevraagd: twee bijkomende ingenieurs voor het beheer van het project en de indienststelling van de voorziene centrale en één bijkomende ingenieur voor de follow-up van alle programmaties van de gewestelijke kruispunten. De MIVB heeft recent de aandacht van de staatssecretaris van Openbaar Ambt op het probleem gevestigd en gevraagd om dringend in de nodige versterking te voorzien. Het risico is niet denkbeeldig dat vanaf januari 2012, wanneer één van beide personen met zwangerschapsverlof zal zijn, het beheer van het project door Mobiel Brussel niet meer zal kunnen worden verzekerd.

Uiteraard werd het MS-12-systeem grondig geëvalueerd. Hieruit blijkt dat er goede resultaten worden geboekt op de tramlijnen die op de middenring rijden. Ondanks het feit dat de trams geen absolute voorrang krijgen, heeft het systeem gezorgd voor een aanzienlijke tijdsvermindering, afhankelijk van het moment van de dag. Het systeem heeft er ook voor gezorgd dat dienstregelingen op deze lijnen beter nageleefd worden.

Au cours des derniers mois, la généralisation des tramways de type 3000 et 4000 sur l'axe de la moyenne ceinture, conjuguée à la simplification du schéma d'exploitation et à une amélioration des fréquences de passage, a permis de réduire notablement les temps de parcours de ce circuit. Ainsi, la vitesse commerciale est passée de 15,8 km/h en 2008 à 16,3 km/h en 2011 dans le sens Vanderkindere et de 16,4 km/h à 17,6 km/h dans le sens Heysel. La différence devient ainsi perceptible pour l'utilisateur de cette ligne.

Je rappelle que si la priorité absolue était accordée aux feux de signalisation, l'impact de ces mesures serait encore plus marqué.

La ligne de tram 25 est entièrement équipée du système VICOM, lequel est opérationnel. Je le répète, aucune ligne de bus n'est complètement équipée. Des études ont bien été menées pour l'équipement complet de certaines lignes de bus. Le système fonctionne déjà sur certains carrefours, entre autres des lignes de bus 49, 63 et 71 ; pour d'autres, nous attendons l'accord des communes. Vous constatez que celles-ci peuvent influer sur les délais. Comme je vous l'ai signalé, Bruxelles Mobilité n'a, hélas, pas encore reçu beaucoup de conventions de leur part.

Quant aux lignes susceptibles de recevoir, à court ou à moyen terme, le label "Chrono", la STIB étudie la question, mais aucune décision concrète n'a encore été prise.

Enfin, de multiples facteurs expliquent les retards dans l'aménagement des sites propres. Je souligne que les communes n'y sont pas toujours favorables. Des permis d'urbanisme ont accusé des retards considérables ou ont été, tout simplement, refusés. L'organisation et l'étalement des chantiers jouent également un rôle. Il s'agit souvent de trouver un subtil équilibre.

Si vous donnez la priorité absolue aux chantiers VICOM, cela peut avoir de graves conséquences au niveau de la circulation automobile. C'est donc une question de compromis à trouver.

Dans le cadre du plan Iris 2 et du nouveau contrat de gestion, on a analysé la manière dont les procédures pouvaient être adaptées, afin que les projets puissent être réalisés plus rapidement.

De evaluatie houdt tevens in dat er ook na de ingebruikname nog regelmatig zaken beter worden afgesteld. Het systeem werd in de loop van het project verder uitgewerkt: er werden nieuwe installaties aan de spoorinfrastructuur toegevoegd, om de betrouwbaarheid van de afstandsbediening te verbeteren.

(verder in het Frans)

Mijnheer Doyen, de voorbije maanden zijn de reistijden via de kleine ring sterk verbeterd, dankzij de trams van type 3000 en 4000, een eenvoudiger exploitatieschema en hogere frequenties. De commerciële snelheid steeg van respectievelijk 15,8 km/u (richting Vanderkinderen) en 16,4 km/u (richting Heizel) in 2008 tot 16,3 en 17,6 km/u in 2011.

Als we de absolute voorrang hadden in gevoerd, was het verschil nog groter geweest.

Op tramlijn 25 is het VICOM-systeem volledig operationeel. Er is nog geen volledig uitgeruste buslijn. Daarover zijn studies aan de gang. Op de lijnen 49, 63 en 71 werkt het wel al op bepaalde kruispunten en we wachten nog op het akkoord van de gemeenten voor andere kruispunten.

De MIVB bestudeert de mogelijkheden van het label "Chrono", maar er is nog geen beslissing genomen.

De vertraging bij de aanleg van eigen beddingen kent veel verschillende oorzaken. De gemeenten zijn er soms tegen. Stedenbouwkundige vergunningen lopen vertraging op of worden geweigerd. Ook de organisatie van de werven speelt een rol.

De voorrang geven aan de VICOM-werven kan ernstige gevolgen hebben voor het autoverkeer. Dit is een delicaat evenwicht.

In het kader van het Iris 2-plan en het nieuwe beheerscontract, kijken we naar manieren om de procedures sneller te doen verlopen.

Tot nu toe hebben we vooral de gemakkelijke projecten aangepakt. De projecten die nog komen, zijn ingewikkelder, omdat daarbij andere vervoersmodi ruimte zullen verliezen.

Je voudrais enfin vous signaler que, jusqu'à présent, nous avons surtout réalisé les projets relativement faciles. Les projets que nous devons encore mettre en œuvre maintenant sont des dossiers complexes, dans lesquels les autres modes de transport devront céder un morceau de leur espace, qu'il s'agisse des voies de circulation ou des emplacements de parking.

Ces projets consistent presque systématiquement en des réaménagements de façade à façade, qui demandent donc toujours un permis d'urbanisme, ce qui prolonge encore les délais. Comme je vous l'ai déjà dit, communes et riverains ne sont pas toujours favorables à ces développements.

En outre, il y a encore un certain nombre de points noirs sur des voiries communales. Nous souhaitons les résoudre, mais cela nécessite de longues négociations.

Het gaat bijna altijd om inrichtingen over de hele breedte van de weg, waarvoor dus een stedenbouwkundige vergunning nodig is. Dat vertraagt de zaken, omdat de gemeenten en de omwonenden de plannen niet altijd steunen.

Er zijn ook nog zwarte punten op gemeentewegen en om die weg te werken zijn lange onderhandelingen nodig.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik heb nog een aantal vraagjes. U zegt dat een aantal oude verkeerslichten niet compatibel met het MS-12-systeem zijn. Kan u daarvan een percentage geven? Gaat het om 10% of 60%?

De conventies die naar de gemeenten zijn gestuurd, kennen weinig succes. Welke gemeenten hebben die al ondertekend?

In de vorige legislatuur is ervoor geopteerd om geen absolute voorrang te geven aan het openbaar vervoer zoals in Frankrijk het geval is. Als ik het goed begrepen heb, is de redenering dat het systeem ook goed moet afgesteld zijn voor voetgangers en fietsers. Maar ik heb u ook horen zeggen dat het tevens rekening houdt met de andere vervoersmodi, zoals auto's en taxi's. Of heb ik het verkeerd voor en heeft men de keuze gemaakt voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer?

Wat betreft het aantal mensen dat zich bezighoudt met het dossier, is er blijkbaar een risico omdat er iemand met zwangerschapverlof gaat. Het lijkt me weinig waarschijnlijk dat niemand van het grote aantal ambtenaren van Mobiel Brussel de taken kan overnemen. Tijdens het zwangerschapsverlof is men niet ziek, maar gewoon afwezig zoals tijdens de vakantie. Men kan binnen Mobiel Brussel beter eens bekijken wat de mogelijkheden zijn.

Een van de problemen voor de aanpassing van de kruispunten is dat een aantal gemeenten geen eigen beddingen willen hebben. Welke argumenten gebruiken die gemeenten daarvoor? Het is aan de minister om die gemeenten erop attent te maken dat dit kadert in het algemene belang en dat ze er ook baat bij hebben. De gemeenten moeten de langere termijn bekijken. Als iemand gebruik maakt van een goed openbaar vervoer en niet van de auto, is

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Pouvez-vous nous donner le pourcentage de feux de circulation non compatibles avec le système MS-12 ?

Quelles communes ont-elles déjà signé les conventions qui leur ont été envoyées ?

Lors de la législature précédente, il a été décidé de ne pas donner la priorité absolue aux transports en commun, notamment pour adapter le système aux piétons et aux vélos. Cependant, vous avez dit qu'il fallait également tenir compte des autres moyens de transport, comme les voitures et les taxis. Quelles priorités ont-elles été choisies ?

Ne peut-on pas trouver un fonctionnaire au sein de Bruxelles Mobilité qui puisse reprendre ce dossier pendant le congé de maternité de la personne qui l'a en charge ?

Quels sont les arguments invoqués par les communes qui ne veulent pas de sites propres sur leur territoire, entravant l'adaptation des croisements ? C'est à la ministre de leur faire remarquer que c'est dans l'intérêt général, donc également dans le leur, et qu'il convient de voir à plus long terme.

dat in het voordeel van de andere automobilisten die minder file hebben. Kan u me daarover wat meer uitleg geven?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *Dit was een technisch antwoord op technische vragen. Ik zal het verslag van deze vergadering grondig bestuderen.*

Ik sluit me aan bij de opmerkingen van eenieder die zijn bezorgdheid heeft geuit over de noodzaak om voldoende personeel in te zetten om dit project te realiseren. Dit is nu immers niet het geval.

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

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

De heer Jef Van Damme.- Mevrouw Grouwels, ik trek drie conclusies.

Ten eerste werd de planning inzake de eerste fase van de installatie van het systeem niet gehaald. Wanneer moet die eerste fase precies zijn voltooid? Tot dusver werden 60 van de 134 kruispunten aangepast. De tweede fase moet nog van start gaan.

Kunt u de planning van de eerste en de tweede fase toelichten? Uit uw antwoord blijkt dat die alleszins niet werd nageleefd. Dat is vrij verontrustend.

De tweede conclusie is dat er een personeelsprobleem bestaat. Dat probleem is niet nieuw en zal nog erger worden als de voornoemde dame zwangerschapsverlof neemt. Hebt u de zaak al besproken met staatssecretaris De Lille? Ik neem aan dat de kwestie hem na aan het hart ligt, want ze is belangrijk voor het Iris 2-plan. Ik veronderstel dan ook dat er snel een oplossing komt.

Mijn derde conclusie sluit aan bij de vragen van de

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

M. Hervé Doyen.- Mes questions étant très techniques, les réponses fournies par Mme la ministre l'ont été tout autant. J'en prendrai plus amplement connaissance quand je disposerai du compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Je joins ma voix à celle de ma collègue, Mme Annemie Maes, et de tous ceux qui se sont inquiétés de l'affectation du personnel nécessaire à la réalisation d'un objectif politique qu'on se fixe. Dans ce dossier, la STIB et la Région devraient faire montre de davantage d'intérêt par le biais d'un déploiement d'un personnel plus important que celui qui y est affecté aujourd'hui. Quand on se donne une priorité, il faut s'en donner les moyens, y compris en termes humains.

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

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Il s'avère donc que le planning relatif à la première phase d'installation du système n'a pas été respecté. Quand cette première phase devait-elle être achevée ? Pouvez-vous nous expliquer le calendrier de la première et de la deuxième phase ?*

Il s'avère ensuite qu'il y a un problème de personnel, lequel va s'aggraver lorsque la dame en question prendra son congé de maternité. Avez-vous recherché une solution avec M. De Lille ?

Enfin, quelles sont les communes qui vous ont déjà donné une réponse ?

heer Doyen en mevrouw Maes. Welke gemeenten bezorgden u al een antwoord en welke nog niet?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw Maes, u vraagt me hoeveel oude verkeersregelinstallaties niet met de nieuwe hardware kunnen worden uitgerust. Ik heb die gegevens niet bij maar zal trachten ze aan de diensten te bezorgen.

Anderlecht heeft de overeenkomst ondertekend en de procedure is lopende in Watermaal-Bosvoorde, Evere en Elsene.

De heer Jef Van Damme.- Wat met de overige gemeenten? In Molenbeek heb ik hierover geen informatie ontvangen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal navragen hoe dat komt en u erover inlichten.

De personeelsuitbreiding heb ik al besproken met de heer De Lille. De dame die in zwangerschapsverlof gaat, is gespecialiseerd in haar vak. Ze moet door de gepaste persoon worden vervangen. De persoon die eerder al voor een vervanging werd ingeschakeld, heeft het momenteel te druk met eigen dossiers.

Het is in elk geval duidelijk dat we momenteel over te weinig personeel beschikken om het VICOM-programma daadwerkelijk te laten vooruitgaan. De besprekingen met de heer De Lille zijn lopende.

Mevrouw Maes, u vraagt waarom openbaar vervoer niet de absolute voorrang krijgt. Wel, we houden niet alleen rekening met de voetgangers en de fietsers, maar op sommige assen ook met het autoverkeer. Belangrijk om weten is dat we taxi's gelijkstellen met openbaar vervoer. Zo kaarten we momenteel bij de gemeenten het probleem aan dat taxi's ook busbanen op gemeentewegen moeten kunnen gebruiken. We willen de busbanen maximaal openstellen voor taxi's. We zijn niet overgestapt op het systeem van absolute voorrang voor het openbaar vervoer omdat we ook met het autoverkeer en de andere verkeersmodi rekening moeten houden.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Mme Maes, je vais communiquer le nombre d'installations qui ne peuvent pas être équipées du nouveau système informatique aux services.*

Anderlecht a signé la convention et la procédure est en cours à Watermael-Boitsfort, Evere et Ixelles.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Qu'en est-il des autres communes ? Je n'ai reçu aucune information à ce propos à Molenbeek-Saint-Jean.*

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

J'ai discuté avec M. De Lille de l'élargissement du cadre. La personne qui part en congé de maternité doit être remplacée par une personne adéquate et disponible. Nous disposons actuellement de trop peu de personnel pour faire avancer le programme Vicom.

Mme Maes, les transports en commun n'ont pas la priorité absolue, car nous tenons non seulement compte des piétons et des cyclistes, mais également du trafic automobile sur certains axes, et d'autres moyens de transport. En outre, nous assimilons les taxis aux transports en commun et nous voulons que les bandes réservées aux bus soient ouvertes aux taxis. Ce point est actuellement en discussion avec les communes.

Nous accusons effectivement un retard, pour les raisons que je vous ai énumérées. Il est prévu que tous les carrefours des phases 1 et 2 soient équipés pour la fin de l'année 2014. Il en reste 147 à équiper.

De heer Van Damme zegt dat we de timing niet gehaald hebben. Dat klopt inderdaad, om verschillende redenen, die ik heb opgesomd. Het is wel de bedoeling dat alle kruispunten, zowel van fase 1 als van fase 2, tegen eind 2014 worden uitgerust met het systeem. Er moeten dus nog 147 kruispunten aangepakt worden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de evaluatie van de private bewakingsdiensten bij de MIVB en de door de regering geplande versterking van de interventie- en veiligheidsdienst van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik herhaal de trieste historiek van het Brusselse openbaar vervoer hier niet. U kent de problematiek van de MIVB.*

Ik hoop van u concreet te horen hoe meer veiligheid wordt gegarandeerd voor het personeel en de MIVB-gebruikers en hoe criminale feiten worden aangepakt.

De regering heeft blijkbaar in zeven haasten privé bewakers aangeworven. Hun aanwezigheid op het terrein moet voor de nodige afschrikking zorgen. Op 30 juni is echter abrupt een einde gesteld aan hun contract. De MIVB is intussen evenmin versterkt. Zulks is blijk geven van weinig gezag.

Na de laatste zware incidenten zei u hier dat het aantal preventie- en interventie-eenheden tegen april 2011 zou worden opgevoerd.

Ik heb mijn twijfels over het opsplitsen van

- *Les incidents sont clos.*

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

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 "l'évaluation des services privés de gardiennage dans le réseau STIB et le renforcement prévu par le gouvernement du service d'intervention et de sécurité de la STIB".

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

M. Philippe Pivin.- Je ne vais pas ici refaire la triste chronologie des faits qui ont secoué le personnel et les usagers du réseau de transports en commun bruxellois. Vous connaissez les problèmes auxquels nous sommes confrontés sur le réseau de la STIB.

Je souhaiterais que vous nous informiez plus amplement sur la ferme volonté du gouvernement régional d'agir concrètement dans le sens d'un renforcement sensible de la sécurité afin de protéger le personnel et les usagers en enravant le développement important et tracassant des faits délictueux et criminels qui sont commis sur le réseau.

Si j'ai bien compris, l'engagement des gardiens privés a été décidé dans l'urgence par le gouvernement afin de créer un électrochoc tant au niveau de la présence physique sur le terrain qu'au plan psychologique, en terme de communication, face aux fauteurs de troubles. Ces quelques

preventie en repressie, maar mijn vraag luidt wat de stand van zaken nu precies is.

Recent nog kondigde een MIVB-vertegenwoordiger in de pers de aanwerving van 48 bijkomende interventie-agenten aan, terwijl u tegen april 20 veiligheidsagenten en 20 preventieagenten had beloofd. Half september zijn het uiteindelijk 48 interventie- en veiligheidsagenten geworden.

De cijfers van de federale politie over criminaliteit in het openbaar vervoer uit 2010 vertonen een sterke toename en zijn breed becommentarieerd. Zulke cijfers zijn onaanvaardbaar. Zelf heb ik een voorstel van resolutie ingediend om coördinatie tussen de preventie- en interventiediensten van de MIVB, de politiediensten, het parket en preventieagenten te bewerkstelligen.

De federale overheid heeft dit uitgangspunt overgenomen en de Brusselse minister-president meer bevoegdheden toegekend.

Hoeveel veiligheids- en interventieagenten hebt u precies aangeworven? Hoeveel zijn er intussen opgeleid en de facto werkzaam? Heeft de regering voor de komende twee jaar een timing voor de versterking van de veiligheidsdienst van de MIVB opgesteld? Zelf zei u enkele maanden geleden dat 69 metrostations moesten worden voorzien. Is het voorziene aantal agenten voldoende?

Hebben uw diensten en de MIVB-directie de cijfers van de politie geanalyseerd? Welke conclusies zijn daaruit getrokken?

Weet u meer over de statuutwijziging van de veiligheids- en interventieagenten van de MIVB?

engagements, vous avez décidé d'y mettre fin le 30 juin dernier. Je me permets de vous dire que ces décisions d'engager dans l'urgence puis de désengager sans avoir entre-temps tenu la promesse de renforcer durablement le service d'intervention de la STIB sont la démonstration du peu d'autorité avec laquelle est gérée la problématique de la sécurité et de la protection des usagers et du personnel du réseau de la STIB.

En effet, lors des derniers cas qualifiés de graves dans le métro, vous avez indiqué au parlement qu'il y aurait un renforcement des effectifs de prévention et d'intervention dans le courant du mois d'avril 2011.

Même si je doute de la pertinence de fragmenter encore les moyens en matière de sécurité entre, d'une part, prévention et, d'autre part, intervention - répression, au vu du déséquilibre flagrant qui existe déjà entre l'effectif de prévention et d'intervention de la STIB, je voudrais à tout le moins que vous nous indiquiez précisément quel est le renfort décidé.

Il y a peu, j'ai pu constater dans la presse que le porte-parole de la STIB annonçait l'engagement de 48 agents d'intervention complémentaires tandis que vous aviez annoncé 20 agents de sécurité et 20 agents de prévention pour le mois d'avril. Il aura finalement fallu attendre mi-septembre pour découvrir un renfort de 48 - et non 20+20 - agents d'intervention et de sécurité - et non de sécurité et de prévention.

Par ailleurs, les derniers chiffres de la police fédérale relatifs à la criminalité dans les transports en commun, datant de 2010, ont été largement publiés et commentés. Ceux-ci indiquent une forte augmentation. Nous ne pouvons évidemment pas continuer à accepter cette situation. J'attire régulièrement votre attention sur cette problématique depuis des années. J'ai également déposé une proposition de résolution concernant cette situation, en demandant la mise en place d'une véritable coordination entre le service de sécurité et d'intervention de la STIB, les services de police, le Parquet et les agents de prévention.

J'ai été heureux de constater que les négociateurs au niveau fédéral avaient pris en compte ces orientations en confiant une compétence élargie en matière de sécurité au ministre-président bruxellois.

Un rapport d'activités vous a-t-il été transmis par la société privée de gardiennage à laquelle vous avez eu recours ? Celle-ci a-t-elle remis un tel rapport à la STIB ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

Pouvez-vous confirmer le nombre précis de nouveaux agents d'intervention et de sécurité qui ont été engagés ? Combien d'entre eux sont déjà formés et opérationnels sur le terrain ? Au-delà de ce renfort ponctuel, un calendrier a-t-il été fixé par le gouvernement afin de renforcer davantage le service de sécurité de la STIB dans les deux prochaines années ? Vous-même souligniez il y a quelques mois, lors d'une interpellation, que 69 stations de métro du réseau bruxellois étaient à pourvoir. L'effectif prévu est-il suffisant ?

Vos services et la direction de la STIB ont-ils analysé les chiffres de la police fédérale ? Dans l'affirmative, quelles conclusions en ont-ils tirées afin de mettre en œuvre un plan d'action et des mesures complètes et ciblées ?

Enfin, avez-vous des informations précises concernant les modifications à réaliser visant le statut et le périmètre des missions des gardiens de sécurité et d'intervention de la STIB ?

Besprekking

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *Er is de voorbije jaren een duidelijke evolutie merkbaar in de houding van de MIVB. De openbaar vervoersmaatschappij beseft dat, naast het vervoer, ook de veiligheid van de reizigers deel uitmaakt van haar takenpakket. Veiligheidspersoneel in dienst nemen is één zaak, maar de diverse bevoegdheidsniveaus inzake veiligheid coördineren is een andere.*

Vermits het Brussels Gewest een deel van de veiligheidscontracten bekostigt, moet er op dat beleidsniveau meer gewerkt kunnen worden met interventieplatformen. Het statuut en de opdrachten van de gemeenschapswachten worden alsmaar duidelijker gedefinieerd. Hoe meer duidelijkheid er is over de onderlinge samenwerking op het vlak van veiligheid, des te meer de reizigers hieruit voordeel halen.

Discussion

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

M. Philippe Close.- On peut d'ores et déjà constater une évolution de la STIB par rapport aux premiers débats intervenus en 2003, avec le retrait des agents de mezzanine et la réintégration des 110 premiers agents. La STIB a pris conscience que, outre le transport, la sécurité de ses voyageurs fait aussi partie de ses missions. Si le recrutement de ces 48 agents est une bonne chose, c'est au niveau de la coordination entre la multitude de pouvoirs dont dépend la sécurité que le bât blesse.

À ce sujet, services de police et de prévention confondus, il y a lieu de mettre en place des plateformes beaucoup plus interventionnistes et régulées, sans doute au niveau régional puisque la Région finance une partie des contrats de sécurité. Par exemple, le statut des gardiens de la paix est de plus en plus renforcé et définit de plus en plus clairement les missions qui leur sont confiées. Des

Hoe zit het met de afkomst van het aangeworven personeel? Gaat het om Brusselaars? Terreinkennis is voor deze job immers heel belangrijk, zonder dat het de bedoeling is hen tot hun eigen wijken te beperken. Op die manier zouden zij er immers de gijzelaars van worden. De werving moet toegespitst zijn op mensen die uit het gewest afkomstig zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft een beroep gedaan op een extern bedrijf om een tevredenheidsenquête bij haar klanten uit te voeren. Daaruit blijkt dat de klanten de aanwezigheid van privébewakingsagenten op prijs stelden, ook al geven ze de voorkeur aan politieagenten of veiligheidspersoneel van de MIVB.*

Er werd overleg gepleegd om het inzetten van privébewakingsagenten zo goed mogelijk af te stemmen op de activiteiten van politieagenten en veiligheidspersoneel van de MIVB.

Het was van in het begin duidelijk dat het inzetten van privébewakingsagenten een tijdelijke maatregel was, in afwachting van een structurele oplossing, namelijk de aanwerving van extra veiligheidspersoneel. Ik kan u bevestigen dat de aanwerving van 48 veiligheidsbeambten aan de gang is.

De eerste opleiding voor nieuwe veiligheidspersoneel ging begin september van start, de volgende begin oktober. De laatste opleidingenreeks gaat van start in januari 2012. De kandidaten die in september of oktober aan hun opleiding begonnen, zullen respectievelijk vanaf ongeveer december en eind januari kunnen worden ingezet. De laatste reeks recruten gaat omstreeks april aan de slag.

Door de aanwerving zullen er meer veiligheidspersoneel in de stations en op de trams en bussen aanwezig zijn. Het is belangrijk dat we de

connexions plus précises sont à établir entre les uns et les autres. Tout ce qui va dans le sens d'une meilleure clarification des synergies est positif pour la sécurité de nos concitoyens.

Concernant le recrutement des agents, que savons-nous de leur origine ? Sont-ils Bruxellois ou non ? La connaissance du terrain est en effet très importante. Il ne s'agit non pas de les faire travailler dans leur propre quartier - dont ils deviendraient les otages - mais de cibler les recrutements sur le territoire des dix-neuf communes. Disposez-vous de données statistiques à cet égard ? A-t-on bien recruté des agents qui connaissent le terrain bruxellois ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB a fait faire une évaluation auprès de la clientèle par une société extérieure, et ce via une enquête de satisfaction. Il en ressort que les clients ont apprécié la présence des agents de gardiennage, même s'ils préféraient la présence des agents de police ou des agents STIB.

Sur le plan opérationnel, des contacts et des rapports en temps réels ont été organisés afin de coordonner au mieux les activités de ces équipes avec celles des équipes de la STIB et de la police.

Concernant l'engagement d'agents de sécurité d'une société privée, il était clair dès le début qu'il s'agissait d'une mesure temporaire dans l'attente d'une solution structurelle, à savoir le recrutement d'agents de sécurité STIB supplémentaires. Je suis donc heureuse de vous confirmer l'engagement de 48 agents de sécurité. Ceux-ci sont en cours de recrutement.

Une première formation a débuté au début du mois de septembre. Une deuxième, au début du mois d'octobre. La dernière formation débutera dans le courant du mois de janvier 2012. Les agents qui ont commencé leur formation au mois de septembre seront opérationnels vers le mois de décembre. La formation du mois d'octobre s'achèvera aux alentours de la fin du mois de janvier, tandis que la formation du mois de janvier délivrera des agents opérationnels vers le mois d'avril.

En outre, l'augmentation des équipes pédestres

gevolgen van die maatregel evalueren en dat we het aantal incidenten waarvan klanten en personeel het slachtoffer zijn, op de voet volgen.

De gouverneur, wiens bevoegdheden binnenkort hopelijk worden overgenomen door de minister-president, overlegt regelmatig met de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappijen in Brussel, met het Parket, de FOD Justitie enzovoort. Ik ben ook verheugd dat het Brussels Gewest bevoegdheden op het gebied van veiligheid krijgt. De minister-president zal een veiligheidsplan opstellen waarin aandacht gaat naar het openbaar vervoer.

Ik stel alles in het werk om een wijziging van de regels inzake het personeelsstatuut en de controle door het personeel mogelijk te maken. Het plan wordt besproken door de regering. Ik hoop dat we bij voorbeeld de problemen inzake het controleren van identiteitskaarten uit de wereld kunnen helpen. Het is absurd dat een veiligheidsagent van de MIVB de identiteitskaart van iemand die een overtreding begaat, niet mag controleren.

Ik zal u cijfers bezorgen inzake de gewesten waar de veiligheidsagenten wonen.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik dank u voor uw toelichtingen over het personeelsstatuut. Ik betreur echter dat de opleiding van de 48 nieuwe veiligheidsagenten nog altijd niet voltooid is en dat ze pas vanaf december kunnen worden ingezet. Het zal in totaal dus zes maanden hebben geduurd om de dienst te versterken. Ik begrijp niet waarom er sinds juni niet langer een beroep wordt gedaan op privébewakingsagenten.*

garantira une présence accrue des agents de sécurité dans les stations et les lignes de tram et de bus. Il sera important de mesurer l'impact de cette augmentation significative. De plus, il est important de suivre de près l'évolution des faits dont les clients et le personnel de la STIB sont victimes : par exemple, j'ai parlé des 69 stations de métro, mais il est vrai que la problématique varie en fonction des lieux qu'elle touche.

Le gouverneur - cela va bientôt changer, j'espère - réunit régulièrement en concertation les responsables des services de sécurité des différentes sociétés de transports en commun actives sur le territoire de la Région, avec des représentants du Parquet, du ministère de la Justice... Je suis, comme vous, heureuse que la Région ait bientôt une compétence en matière de sécurité. Nous attendons l'exécution de l'accord. Le ministre-président aura la charge d'établir un projet de sécurité qui traitera, entre autres, de la sécurité dans les transports en commun, et je peux vous garantir que je serai très présente à ce moment-là.

En ce qui concerne le statut et les possibilités de contrôle du personnel de sécurité, je mets en ce moment tout en œuvre pour obtenir une modification de la réglementation. Ce projet fait actuellement l'objet de discussions au sein du gouvernement. J'espère que nous pourrons, par exemple, résoudre la problématique des cartes d'identité. Il est en effet absurde que les agents de sécurité de la STIB ne puissent pas demander un document d'identité lorsqu'ils constatent une infraction.

Quant à la répartition selon la Région de résidence des agents de sécurité, je vous transmettrai les chiffres par écrit. La répartition selon la Région de résidence est toutefois claire pour ce qui est des agents de la STIB.

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

M. Philippe Pivin.- Je vous remercie pour les précisions que vous nous avez données concernant le statut. Il s'agit d'une donnée fondamentale qui contribue à l'efficacité du dispositif général. Je déplore toutefois que les 48 agents soient toujours en formation et ne seront opérationnels sur le terrain qu'à partir de décembre. Il s'agit d'un délai de 6 mois pendant lequel le service est privé de ce renfort. Je ne m'explique pas pourquoi on a mis fin

Bent u van plan om in de komende twee jaar nog meer veiligheidspersoneel aan te werven?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Een privéveiligheidsdienst heeft de veiligheidsinrichting van de MIVB geherorganiseerd, onder meer door het personeel anders in te zetten.*

Dit draait al goed en wanneer de 48 agenten operationeel zullen zijn, zal de dienstverlening nog beter worden. Er zijn nu meer agenten aanwezig op het terrein.

We bestuderen momenteel de efficiënte inzet van de agenten en nadien zullen we ons buigen over een versterking van het kader.

De vraag om meer politiemensen in de Brusselse metro ligt nog steeds op de tafel van de federale onderhandelaars. Dat is niet alleen belangrijk voor de Brusselaars, wat al een voldoende reden is, maar ook voor het imago van Brussel als internationale hoofdstad.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE

en juin à la mission des gardiens privés, recrutés à titre temporaire, sachant que nos agents ne seraient opérationnels qu'en décembre. Je regrette cette absence de vue d'ensemble de la part du gouvernement.

Concernant la planification à long terme de ce renfort, comptez-vous limiter ce service aux 48 agents précités ou comptez-vous l'étoffer dans les deux années à venir par des efforts et des contributions complémentaires ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y avait des agents d'un service privé de sécurité pour réorganiser le dispositif de sécurité de la STIB. Nous sommes mieux organisé sur le terrain le personnel à disposition. On peut dire que pour le moment, on est relativement bien servi. Dès que les quarante-huit agents seront opérationnels, les services pourront être encore mieux répartis. On a déjà réaménagé les services existants de sorte à renforcer la présence sur le terrain des agents circulant à pied et par binôme dans les stations.

Il est encore un peu tôt pour préciser la manière dont nous allons procéder au renforcement de ces 48 recrues. Nous allons d'abord voir comment les mettre au travail de la manière la plus efficace possible. On évaluera à ce moment-là.

La demande d'augmenter le nombre de policiers du métro à Bruxelles, déposée sur la table du gouvernement fédéral, reste d'actualité. J'espère que, dans les négociations en phase d'achèvement, une attention sera portée à cette problématique de la capitale européenne et de la ville des Bruxellois, ce qui à mes yeux constitue déjà un argument suffisant pour augmenter le nombre de policiers dans le métro. Nous portons également la responsabilité de capitale internationale. Cela doit donc se régler au niveau fédéral.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA**

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het gebrek aan coördinatie, overleg en informatie bij wegenwerken".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de coördinatie van de openbare werken".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Het probleem van de coördinatie en de informatie over de wegenwerken in ons gewest is niet nieuw, maar het is verontrustend dat de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie van 2008 zolang op zich laten wachten. Die besluiten hebben betrekking op de oprichting van een nieuwe commissie ad hoc en een toezichtsorgaan alsook op het beheer van de werven en de communicatie.*

Op een vorige interpellatie antwoordde u dat die besluiten nog werden onderzocht. Zijn ondertussen alle besluiten die nodig zijn voor de goede uitvoering van de ordonnantie van 2008 in werking getreden?

Wat is de balans van de werkzaamheden van de Commissie voor de coördinatie van de werken op de openbare weg?

De transportverenigingen wijzen op het gebrek aan coördinatie en de duur van de wegenwerken in ons gewest alsook op het ontbreken van systematisch overleg vóór de aanvang van de werken. Welke oplossingen hebt u voor die problemen aangereikt?

Over welke controlesmiddelen beschikt u om de acties en alternatieve routes in geval van openbare werken te beoordelen?

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

concernant "le manque de coordination, de concertation et d'information lors de travaux en voirie".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "la coordination des travaux publics".

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

M. Philippe Pivin.- Il y a quelques mois, je vous interpellais sur les difficultés rencontrées par les usagers de la route dans le cadre de chantiers en voirie.

La question de la coordination et de l'information relative aux travaux publics dans notre Région est connue, mais il est inquiétant de constater la lenteur avec laquelle sont élaborés les arrêtés d'exécution de l'ordonnance datant déjà de 2008.

Je suis à nouveau navré de prendre connaissance d'un constat et d'une analyse, réalisés par plusieurs acteurs et associations de la mobilité bruxelloise, faisant état d'une situation "indigne" pour les usagers des voiries bruxelloises.

Lors d'une de mes précédentes interpellations sur le sujet, vous me répondiez être en cours d'analyse des arrêtés concernant la mise en place de la nouvelle commission ad hoc et d'un organe de supervision, ainsi que la gestion des chantiers et de leur communication.

L'ensemble des arrêtés nécessaires à la bonne mise en œuvre de l'ordonnance de 2008 sont-ils aujourd'hui en vigueur ?

Quel constat faites-vous du travail de la Commission de coordination des chantiers ?

Quelles réponses avez-vous à donner aux questions pertinentes de ces six associations du secteur du transport et de la route concernant le manque de coordination et la durée des travaux dans notre Région, ou encore la structuration d'une concertation systématique avant le début d'un

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

De heer Jef Van Damme.- Het aantal werven op de openbare weg neemt toe en dat leidt tot een structureel probleem dat u kunt en moet oplossen. Dit is niet alleen in het voordeel van de automobilisten, maar vooral ook in het voordeel van de vele gebruikers van het openbaar vervoer, van fietsers en voetgangers, die door de vele werven ook dikwijls in de problemen komen en in gevaar gebracht worden. U beschikt over de middelen om hier iets aan te doen, maar u gebruikt die op dit moment jammer genoeg niet.

Op 13 juni 2008 werd een nieuwe ordonnantie goedgekeurd over de coördinatie van de werken, omdat de vorige gebreken vertoonde. Ten eerste werd het type werven waarvoor een coördinatie en een vergunning nodig is, uitgebreid van ondergrondse werken naar alle bouwplaatsen op de openbare weg. De verplichtingen zijn van toepassing met een verschillende intensiteit per type van werf. Ten tweede bepaalt de nieuwe ordonnantie de concrete wijze waarop verschillende verzoekers de coördinatie van hun werven verzorgen.

U hebt dus een goede wettelijke basis, maar waar blijven de uitvoeringsbesluiten? Eind 2009 verwees u naar het gebrek aan een informaticasysteem en aan een budget hiervoor. Wat is nu echter de stand van zaken? Het is immers duidelijk dat er overal in het gewest een probleem is met de coördinatie van de werken.

Hoeveel klachten over de coördinatie van de werven waren er in 2010 en 2011? Welke klachten hebben betrekking op het meermaals opbreken van dezelfde weg en welke op de coördinatie tussen verschillende werven?

Op welke knooppunten zorgde het gebrek aan coördinatie voor de meeste problemen? Zijn de plaatsen die vaak in de media komen inderdaad ook de meest problematische?

chantier ?

Quels sont les moyens de contrôle existants qui permettent d'assurer et d'évaluer les actions et tracés alternatifs conséquents à la présence d'un chantier en voirie ?

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *L'augmentation du nombre de chantiers sur la voie publique engendre un problème structurel que vous devez résoudre. Bien que disposant des moyens pour ce faire, vous les employez trop peu.*

Le 13 juin 2008, une nouvelle ordonnance relative à la coordination des chantiers a été adoptée afin de pallier les lacunes de la précédente. Premièrement, le type de chantier nécessitant une coordination et un permis ne se limite plus aux travaux souterrains et est étendu à tous les chantiers en voirie. Les obligations sont d'application avec plus ou moins d'intensité selon le type de chantier. Deuxièmement, la nouvelle ordonnance détermine la manière concrète dont les différents impétrants doivent assurer la coordination de leurs chantiers.

Où sont les arrêtés d'exécution ? Fin 2009, vous faisiez allusion à l'absence de budget pour un système informatique. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Combien de plaintes relatives à la coordination des chantiers ont-elles été déposées en 2010 et 2011 ? Dans quelle proportion portent-elles sur le démontage répétitif d'une même voirie et la coordination entre différents chantiers ?

Où le manque de coordination engendre-t-il le plus de problèmes ? Les endroits les plus médiatisés sont-ils effectivement les plus problématiques ? Quel type de chantier exige-t-il une meilleure coordination ? Rencontrez-vous des problèmes spécifiques avec certains concessionnaires ou le problème est-il général ? Qu'avez-vous entrepris sous cette législature pour prendre les arrêtés d'exécution ? Pourquoi ne sont-ils pas encore prêts ?

Bij welk type werken is een betere coördinatie nodig? Hebt u specifieke problemen met bepaalde concessiehouders of is er een algemeen probleem?

Wat hebt u al gedaan tijdens deze regeerperiode om ervoor te zorgen dat de uitvoeringsbesluiten er komen? Hebt u al initiatieven genomen en waar staat u vandaag? Waarom liggen er nog geen uitvoeringsbesluiten klaar?

Samengevoegde besprekking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans). - *Een jaar geleden antwoordde u in deze commissie dat er een veertigtal uitvoeringsbesluiten dienden te worden genomen, maar dat u dat aantal zou trachten te rationaliseren. Wij kunnen die beslissing alleen maar steunen.*

Daarnaast moet het probleem van het einde van de werken worden aangepakt. In sommige gevallen heeft men niet de indruk dat de werken gedaan zijn, omdat de aannemers klein materiaal of werafval achterlaten (kleine hopen aarde, stenen, recuperatiemateriaal). Als de gemeente die niet opruimt, blijven ze daar voor eeuwig liggen. Ook tijdelijke wegmarkeringen worden vaak niet verwijderd, wat onduidelijkheid schept voor de weggebruiker.

Over het algemeen worden er bij wegenwerken nog te weinig beveiligde trajecten voor voetgangers en personen met beperkte mobiliteit aangelegd.

Sommige bouwplaatsen zijn ook moeilijk toegankelijk voor de gemeentelijke of gewestelijke reinigingsdiensten, waardoor ze snel in vuilnisbelten veranderen. Ik hoop dat dit aspect aan bod zal komen in de uitvoeringsbesluiten.

De gemeenten vinden de ordonnantie bijzonder log. Wij herhalen dan ook ons verzoek om het aantal uitvoeringsbesluiten te rationaliseren.

Hoe vordert dit verordenend werk? Wanneer zullen de besluiten klaar zijn? Welke struikelblokken moet u nog wegwerken?

Discussion conjointe

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

M. Aziz Albishari.- Je me joins à l'interpellation de mes collègues MM. Pivin et Van Damme, concernant la coordination des chantiers.

À l'instar de M. Van Damme, je reviendrai aussi sur les questions posées lors d'une précédente commission sur les nombreux arrêtés à prendre dans le cadre de l'ordonnance chantiers votée à la fin de la législature précédente.

Il y a presque un an, lors de cette commission, vous nous disiez qu'une quarantaine d'arrêtés étaient à prendre et que vous étiez occupée à rationaliser ce nombre pour que le travail soit plus dense, décision que nous soutenons.

Je souhaiterais pointer ici quelques commentaires sur la coordination des chantiers.

Outre la mise en application des arrêtés que vous devez prendre, il reste la question de la finition des chantiers par les sociétés contractantes. Or, celle-ci laisse souvent à désirer. Dans certains cas, nous avons l'impression que les chantiers ne se terminent jamais, étant donné que, par exemple, ces sociétés abandonnent du petit matériel qui se retrouve sur l'espace public durant des semaines, voire des mois.

Des déchets - petits tas de terre, pavés, matériaux récupérés... - de chantier sont également laissés à l'abandon, et si la commune ne prend pas les choses en main pour nettoyer les fins de chantier ils restent sur place ad vitam aeternam.

Des marquages au sol sont également laissés pour une durée indéfinie, ce qui complique la perception de l'utilisateur.

Et enfin, de façon récurrente, les parcours sécurisés pour les piétons et les personnes à mobilité réduite

(PMR) sont encore par trop virtuels.

L'inaccessibilité de certains chantiers par les services de la propriété, communaux ou régionaux, est un autre problème. Très rapidement, ces chantiers se transforment en dépotoirs. Dans le cadre des arrêtés que vous nous préparez, cette question devra être également traitée.

Par ailleurs, les communes estiment que cette ordonnance, telle qu'elle est prévue, est extrêmement lourde. C'est pourquoi nous réitérons notre demande de rationalisation des arrêtés qui doivent être adoptés.

Quel est l'état des lieux de l'évolution de ce travail réglementaire ? Quel en est l'échéancier ? Quelles sont les difficultés éventuelles que vous rencontrez à ce stade ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En réponse à l'interpellation de M. Pivin, je peux vous communiquer les éléments suivants.

Aucun arrêté n'est encore entré en vigueur. Deux arrêtés d'exécution ont déjà été présentés au gouvernement.

Premièrement, l'arrêté relatif à la mise en place de la Commission de coordination et de son secrétariat. Un audit global sera préalablement réalisé par le ministre Bruno De Lille sur les besoins en personnel du ministère.

Deuxièmement, comme le cadastre du sous-sol était extrêmement complexe, nous avons décidé de le remplacer par une nouvelle ordonnance concernant l'adhésion au CICC (Point de contact fédéral informations câbles et conduites). L'avant-projet de l'ordonnance relative à l'adhésion au CICC sera prochainement soumis pour avis aux acteurs concernés (communes, zones de police, Conseil des impétrants...).

Un projet d'arrêté relatif à l'exécution des chantiers et tenant compte du résultat des consultations effectuées auprès de l'ensemble des partenaires sera finalisé fin octobre. Les autres arrêtés devront être mis en œuvre en même temps que les modules y relatifs de la base de données, tel que prévu à

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Er is nog geen besluit in werking getreden. Er zijn wel al twee uitvoeringsbesluiten aan de regering voorgelegd.

Een ervan behelst de oprichting van de coördinatiecommissie en haar secretariaat. Staatssecretaris De Lille laat eerst nog een audit uitvoeren van de personeelsbehoeften.

Er komt ook een nieuwe ordonnantie inzake onze aansluiting tot het Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt (KLIM). Die moet het huidige en bijzonder ingewikkelde kadaster van de ondergrond vervangen. Een voorontwerp wordt binnenkort voor advies aan alle betrokkenen voorgelegd.

Een ontwerp van besluit inzake de uitvoering van wegenwerken wordt deze maand nog afgerond, na ruime inspraak van alle partners. De andere besluiten zullen in werking treden samen met de modules met betrekking tot de gegevensbank, zoals bepaald in artikel 8 van de betrokken ordonnantie.

De heer Jef Van Damme.- Kunt u dat eens herhalen? Ik zie meerdere commissieleden de wenkbauwen fronsen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik herhaal dus: de andere besluiten zullen ingevoerd worden op hetzelfde moment als de bijhorende modules van de gegevensbank, zoals bepaald in artikel 8 van de ordonnantie betreffende de werven op de openbare weg.

De heer Jef Van Damme.- Ik vraag me af of er iemand in deze zaal is die heeft begrepen wat dat allemaal betekent. Mevrouw Grouwels, begrijpt u het zelf wel?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het werk dat de leden van de coördinatiecommissie voor wegenwerken leveren, mag is exemplarisch te noemen. Er werden meerderen honderden dossiers behandeld en er werden specifieke vergaderingen belegd met de nutsbedrijven over bepaalde probleemwerven. Zo werden heel wat problemen vermeden die het gevolg waren van een gebrek aan afstemming van de respectieve werken. Ook werden de heffingen gestroomlijnd. In 2010 vonden er 45 vergaderingen plaats. Dit jaar is de commissie al 41 keer samengekomen.*

Ten gevolge van informaticaproblemen kan ik niet medelen of een bepaalde werf al dan niet is besproken door de commissie. In 2010 werden 3.407 dossiers minstens één keer behandeld. Heel wat dossiers waren voorwerp van een meervoudige besprekking. Dit heeft geleid tot circa 258 exploten, ingebrekestellingen en processen-verbaal.

Ik zal zo spoedig mogelijk de nieuwe coördinatiecommissie oprichten. Het personeelsbestand van het secretariaat zal versterkt worden en er zal nauw toegekeken worden op een maximale onafhankelijkheid ten aanzien van de nutsbedrijven.

De huidige regelgeving laat niet toe om optimaal de werven en hun impact op het verkeer te beheren. De inwerkingtreding van de ordonnantie inzake de coördinatie van wegenwerken uit 2008 en van de

l'article 8 de l'ordonnance sur les chantiers en voirie.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Pouvez-vous répéter ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les autres arrêtés devront être mis en oeuvre simultanément aux modules afférents de la base de données, tel que prévu à l'article 8 de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- Comprenez-vous vous-même ce que cela signifie ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais reformuler ce que je viens de dire et l'ajouter au procès-verbal.

Le travail des membres de la Commission de coordination des chantiers peut être qualifié d'exemplaire. Plusieurs centaines de dossiers ont été traités, des réunions spécifiques ont été organisées avec des impétrants dont la gestion des travaux présentait de nombreux problèmes. Un très grand nombre de problèmes consécutifs à une mauvaise approche de l'intégration des travaux en milieu urbain a été évité tandis qu'une certaine standardisation des impositions a été apportée. En 2010, 45 réunions ont été organisées. En 2011, 41 réunions ont déjà eu lieu.

Quelques chiffres peuvent être avancés, mais il n'est malheureusement pas possible de différencier les chantiers traités ou non par la commission au niveau régional en raison de problèmes informatiques. Ces chiffres ont néanmoins le mérite de tracer une esquisse de l'importance du travail exécuté par l'organe de coordination des chantiers.

En 2010, environ 3.407 dossiers ont été traités au moins 1 fois - un très grand nombre l'ont été à diverses reprises - par l'unité de coordination. Dans le même temps, plus ou moins 258 constats, mises en demeure, procès-verbaux de diverses formes ont été dressés.

En 2011 (jusqu'au 30 septembre) environ

gegevensbank zal een oplossing bieden voor alle problemen die hier aan de orde zijn. Maar werven zullen natuurlijk altijd wel hinder blijven veroorzaken.

De coördinatiecommissie baseert haar adviezen over de wegenwerken op informatie die wordt verzameld door de vertegenwoordigers van de diverse organen die in de commissie zetelen: politiezones, gemeenten, Mobiris, de coördinatiecel enzovoort. De eigenlijke controle op de werf is in handen van een technisch controleur, die bijgestaan wordt door twee assistenten en een adjunct.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Van Damme, ik zal nu uw vragen beantwoorden.

Aangezien het huidige computersysteem dat wordt gebruikt voor de coördinatie, sterk verouderd is en beperkte is qua functies, moet ik enig voorbehoud maken bij de cijfers die ik u zal geven. De tendensen die ze weergeven, weerspiegelen echter de realiteit op het terrein.

Bij gebrek aan een indicator kon het aantal klachten niet worden geschat. Daarom werd er een raming gemaakt, rekening houdende met het aantal processen-verbaal, de vastgestelde beschadigingen en de interne nota's waarin naar problemen of overtredingen wordt verwezen.

Op die wijze hebben we in het jaar 2010 ongeveer 258 klachten geregistreerd. Van januari tot 30 september 2011 werden er 370 klachten ontvangen. In juli, augustus en september ging het om 121 klachten.

Het tweede deel van uw vraag ging over het meermaals opbreken van dezelfde weg en de coördinatie met aangrenzende werven. Die kan ik echter momenteel niet beantwoorden.

Ik geef een rangschikking van de overtredingen die volgens het personeel op het terrein het vaakst voorkomen:

- het niet aanleggen van trajecten voor voetgangers;
- het voorkomen van niet-toegestane bouwplaatsen;

2.679 dossiers ont été traités au moins 1 fois par l'unité de coordination. Dans le même temps, plus ou moins 370 constats, mises en demeure, procès-verbaux de diverses formes ont été dressés.

Il est malheureusement très clair que, d'une part, certains maîtres d'œuvre ne souscrivent pas au prescrit de l'ordonnance ou ne le font que très partiellement et que, d'autre part, l'action de la commission est relativement entravée suite aux limitations imposées par le cadre de l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

Les membres de la Commission de coordination des chantiers regrettent fréquemment que la commission ne dispose pas de moyens d'action directe sur le terrain et que les avis de cet organe ne soient pas rendus conformes, même s'ils comprennent pertinemment qu'une série de mesures d'urgence doivent pouvoir continuer à être gérées sous le bénéfice de l'urgence prévue dans les textes légaux.

Afin d'augmenter son efficacité, j'installerai au plus vite la nouvelle commission, qui doit devenir l'organe de référence. Je veillerai en outre à renforcer le personnel mis à la disposition de son secrétariat, tout en accordant une attention maximale au respect de son indépendance vis-à-vis des impétrants.

Actuellement, les textes de loi ne permettent pas de gérer les chantiers et leur impact sur la viabilité des voiries de façon optimale. les limites de l'ordonnance du 5 mars 1998 soulignent tant le potentiel que les limites de ce secteur d'activité. C'est pour ces raisons que la Région a voté l'ordonnance relative à la coordination de chantiers en voirie en 2008, dont la mise en œuvre combinée à la base de données prévue par l'article 8 permettra d'apporter un grand nombre de réponses aux problèmes évoqués, même s'il est certain que les chantiers demeureront des activités perturbantes.

Les moyens de contrôle existants permettant d'assurer et d'évaluer les actions et tracés alternatifs conséquents à la présence d'un chantier en voirie sont les avis de la Commission de coordination des chantiers qui, par sa composition, permet d'émettre des avis tenant compte d'un recouplement d'analyses effectuées par les représentants de ses différents

- het ontbreken van een afbakening die in regel is met de ordonnantie van 5 maart 1998 en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

De werven waarvan de coördinatie nog kan worden verbeterd, houden onder meer verband met de heraanleg van wegen. Door niet-institutionele concessiehouders uitgevoerde werken zouden ook tot het toepassingsveld van de ordonnantie moeten behoren. Ik bedoel meer in het bijzonder kraanmachinisten, steigerbouwers, werken aan gebouwen die inspringen boven de openbare weg enzovoort.

In verband met de concessiehouders van wie de actie niet conform is, geeft een gedetailleerde tabel in bijlage informatie over het aantal bouwplaatsen en het aantal bevindingen, pv's en pro justitia's evenals het percentage per concessiehouder ten opzichte van het totaal van elk van deze categorieën voor alle concessiehouders.

Een actie die tijdens deze legislatuur moet genomen worden, is het zo snel mogelijk installeren van de nieuwe versie van de commissie zodat er beschikt kan worden over het vereiste referentieorgaan. Verder moeten het personeelsbestand en het materiaal ter beschikking van het secretariaat direct versterkt worden.

Wat de fietsers en de voetgangers betreft, voorziet het uitvoeringsbesluit dat de administratie voorstelt, er duidelijk in dat de bouwplaats zodanig wordt georganiseerd dat het verkeer van de weggebruikers in de volgende prioriteitenvolgorde kan verlopen.

Ten eerste is er het verkeer van de voetgangers en de personen met een beperkte mobiliteit, ten tweede is er dat van de fietsers, ten derde dat van de voertuigen van openbare dienstverlening en ten vierde dat van de andere motorvoertuigen.

(verder in het Frans)

Ik deel uw bezorgdheid over het onderhoud van de werven, die soms waren stortplaatsen worden. Met de nieuwe regeling, waarbij het onderhoud van het wegennet aan de gemeenten wordt toevertrouwd, moet het probleem opgelost raken. Misschien moeten we de diensten die zich bezighouden met netheid, onmiddellijk betrekken bij de organisatie van de werven.

organes (zones de police, communes, Mobiris, cellule de coordination, etc.), le contrôle sur le terrain étant quant à lui concrétisé au niveau régional par l'action d'un contrôleur technique accompagné de deux assistants et d'un adjoint.

(poursuivant en néerlandais)

Pour répondre à M. Van Damme, le système informatique actuellement utilisé pour la coordination étant dépassé et limité, les chiffres que je vais vous fournir doivent être pris avec réserve. Le nombre de plaintes est une estimation basée sur les procès-verbaux, les dégradations constatées et les notes internes faisant état de problèmes ou d'infractions. 258 plaintes ont été enregistrées en 2010 ; 370 entre janvier et le 30 septembre 2011, dont 121 en juillet, août et septembre.

Concernant les plaintes relatives au démontage répétitif d'une même voirie et à la coordination avec les chantiers adjacents, je ne suis actuellement pas en mesure de répondre.

Les infractions les plus courantes sont, dans l'ordre fourni par les agents de terrain :

- l'absence de déviation pour les piétons ;*
- les chantiers non autorisés ;*
- l'absence d'un balisage conforme à l'ordonnance du 5 mars 1998 et ses arrêtés d'application.*

Les chantiers pour lesquels la coordination peut encore être améliorée sont notamment liés aux travaux de réaménagement des voiries. Les chantiers exécutés par des impétrants non institutionnels devraient également rentrer dans le champ d'application de l'ordonnance.

Pour ce qui est des impétrants dont l'action n'est pas conforme, un tableau joint en annexe indique le nombre de chantiers et de constats ainsi que le pourcentage par impétrant concerné.

Durant cette législature, nous devons installer au plus vite la nouvelle mouture de la commission afin de disposer de l'organe de référence requis. Nous devons également renforcer immédiatement les effectifs et le matériel mis à la disposition du secrétariat.

En ce qui concerne les cyclistes et les piétons, l'arrêté d'exécution proposé par l'administration prévoit que le chantier soit organisé de manière à donner la priorité à la circulation, premièrement, des piétons et des personnes à mobilité réduite, deuxièmement, des cyclistes, troisièmement, des véhicules de service public et, enfin, des autres utilisateurs motorisés.

(poursuivant en français)

Je partage votre souci concernant l'entretien de ces chantiers qui, dans certains cas, deviennent de véritables chancres crasseux. Nous devrions pouvoir résoudre le problème avec la nouvelle disposition, qui confie l'entretien des voiries aux communes. C'est en tout cas un problème que les services qui ont la propreté dans leurs compétences doivent résoudre. Peut-être faudrait-il d'ailleurs dès le départ associer ces services à l'organisation des chantiers pour prendre ce problème récurrent à bras-le-corps.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Netheid van de werven is toch als verplichting in de bestekken van de concessiehouders opgenomen? Het opruimen is bijgevolg geen taak voor de Brusselse openbare diensten wanneer contractanten in gebreke blijven.*

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Coördinatie van en informatie over de werken is absoluut noodzakelijk, omwille van de mobiliteit, de netheid, de economische dynamiek en het imago van het gewest. Uw antwoorden stellen mij derhalve ten zeerste teleur. Er werden slechts twee uitvoeringsbesluiten uitgevaardigd voor een ordonnantie die al in 2008 is goedgekeurd. Daarvan wordt er slechts een omgezet in een ordonnantie. Het andere voorzag in de installatie van een commissie, maar die wil u vervangen! Dat alles roept heel wat vragen op.*

Het is bovendien bijzonder pijnlijk vast te stellen dat het dossier, dat nochtans prioritair is, met zo'n nonchalance wordt behandeld.

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

M. Aziz Albishari.- Il me semble, Mme la ministre, que dans les cahiers des charges des concessionnaires, la question de l'entretien et de la propreté des chantiers est prévue, et que c'est donc une lacune des sociétés contractantes et non des services publics bruxellois.

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

M. Philippe Pivin.- Ce dossier de coordination et d'information aborde une multiplicité d'aspects transversaux :

- mobilité : mesures destinées à améliorer la fluidité de la circulation ;
- propreté : question du bien-être des citoyens sur le plan environnemental ou urbanistique ;
- dynamisme économique de la Région bruxelloise ;
- image de la Région bruxelloise.

Je suis affligé par vos réponses. Aujourd'hui, fin 2011, l'ordonnance qui a été adoptée en 2008 se trouve seulement au stade de deux projets d'arrêtés d'exécution. L'un deux a déjà été retiré pour devenir

une ordonnance. L'autre prévoit la mise en place d'une commission, que vous déclarez vouloir remplacer au plus vite par autre chose !

Cela suscite de nombreuses questions complémentaires, que je vais prendre le temps de formuler à la lecture de vos réponses.

Il est terriblement affligeant de constater que ce dossier extrêmement prioritaire est géré avec une très grande nonchalance, ou un très grand détachement.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Votre réponse me laisse pantois. En l'espace de trois ans, rien n'a changé. Les plaintes prouvent que les piétons sont les principales victimes de la situation, en raison de la mauvaise signalisation des travaux. De plus, vous dites qu'il y a trop de chantiers non autorisés.*

Vous disposez ici d'une ordonnance, il vous suffit de prendre les arrêtés d'exécution. Vous n'avez soumis que 2 des 34 arrêtés d'exécution au gouvernement, qui ne les a d'ailleurs pas approuvés.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik ben het niet vaak eens met de heer Pivin, maar vandaag kan ik hem alleen maar gelijk geven. Uw antwoord verbijstert me, mevrouw de minister.

Uit uw uiteenzetting kan ik alleen maar opmaken dat er op drie jaar tijd niets gebeurd is. Voor de Brusselaar is er gewoonweg niets veranderd. Ik zei het eerder al: de klachten geven aan dat het de voetgangers zijn die het meest onder de situatie lijden, wegens de slechte signalisatie van de werkzaamheden. Daarnaast blijkt uit uw antwoord dat er te vaak niet-toegelaten werkzaamheden plaatsvinden.

Het Brussels Gewest kampt met heel wat moeilijkere en complexere dossiers. Maar hier beschikt u over een ordonnantie. Het volstaat uitvoeringsbesluiten te nemen. U hebt nog maar 2 van de 34 uitvoeringsbesluiten aan de regering voorgelegd, die deze trouwens zelfs niet heeft goedgekeurd. Dit lijkt echt nergens op.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb wel de nodige besluiten genomen.

De heer Jef Van Damme.- Neen, u hebt ze ingetrokken.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Enkel uw voorstellen heb ik ingetrokken.

De heer Jef Van Damme.- We zitten al aan de helft van de legislatuur en op het terrein is er nog niets veranderd. Ik probeer altijd opbouwende kritiek te geven, maar vandaag lukt het me niet.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *J'ai pris les arrêtés nécessaires.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Non, vous les avez retirés.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai retiré que vos propositions.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Nous sommes à mi-législature et rien n'a changé sur le terrain.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De Commissie voor de coördinatie van de werken op de openbare weg levert puik werk. Om haar werking te optimaliseren, zullen we de commissie hervormen.*

De heer Jef Van Damme (in het Frans).- *De commissie doet haar werk, maar u lijkt wel het uwe niet te doen!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik heb u ook het aantal opgemaakte pv's gegeven. Werven die niet toegelaten zijn, worden wel degelijk gecontroleerd, er worden pv's opgesteld en er worden straffen uitgedeeld. Maar het kan beter.

Wij hebben veel tijd verloren met een voorstel dat voortvloeide uit de ordonnantie uit de vorige regeerperiode, waarin stond dat er een kadaster van de ondergrond moest worden gemaakt. Dat is totaal onmogelijk! Daarom hebben we nu het geweer van schouder veranderd, om ons aan te sluiten bij het KLIM-systeem. Daardoor zullen de werven veel sneller geregistreerd worden.

De coördinatiecommissie van de werven levert alvast formidabel werk. Ze komt zeer regelmatig samen en behandelt zeer uiteenlopende gevallen. Nu proberen we echter de werking nog te verbeteren. Het is jammer dat al dit werk, waardoor 95% van de werven correct verloopt, hier achterloos van tafel wordt geveegd. Wat niet wegneemt dat er nog problemen zijn en dat we die moeten oplossen.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik val hier de commissie op zich niet aan, maar ik stel vast dat u uw werk niet hebt gedaan. Het is de taak van de minister om uitvoeringsbesluiten te nemen en dat is gedurende drie jaar niet gebeurd. Ik vind dat onaanvaardbaar.

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'essentiel réside dans le fait que la Commission de coordination des chantiers, telle qu'elle existe aujourd'hui, fait un travail formidable.

Toutefois, nous voulons l'améliorer et c'est la raison pour laquelle il convient de la renouveler. Ceci n'empêche que, j'ai cité les chiffres correspondant aux dossiers qu'elle a traités, qui sont innombrables.

M. Jef Van Damme.- La commission fait son travail mais, apparemment, vous ne le faites pas !

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les chantiers non autorisés sont contrôlés, des procès-verbaux sont dressés et des sanctions sont infligées.*

Nous avons perdu du temps avec une proposition découlant de l'ordonnance adoptée sous la précédente législature, qui imposait la réalisation d'un cadastre du sous-sol. Nous avons à présent changé notre fusil d'épaule pour nous conformer au système CICC. Les chantiers seront désormais enregistrés beaucoup plus rapidement.

Je ne nie pas les problèmes, mais la Commission de coordination des chantiers fournit déjà un travail formidable et 95% des chantiers se déroulent correctement. Je regrette que ce travail soit ici balayé d'un revers de la main.

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

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je n'attaque pas la commission, mais je constate que vous n'avez pas fait votre travail. Un ministre doit prendre des arrêtés d'exécution et cela n'a pas été le cas pendant trois ans.*

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "het plan van de MIVB om een extra spoor aan te leggen op de Churchilllaan".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De aanleg van het eindpunt van tramlijn 7 op de Churchilllaan is voor veel reizigers bron van ergernis. Ze zijn het beu om in oncomfortabele omstandigheden te moeten overstappen.*

Op vrijdag 7 oktober had Le Soir het over de moeizame reorganisatie van het Brusselse openbaar vervoer, die door een universitaire studie wordt geëvalueerd. De studie onderstreept dat de reizigers niet gelukkig zijn met de overstappen die hen worden opgedrongen door de reorganisatie van het netwerk.

Het openbaar vervoer in Zurich bestaat uit een aantal gemeenschappelijke lijnen in het centrum, die naar de buitenwijken uitwaaieren. Een dergelijke situatie bestond vroeger ook in Brussel: vijf tramlijnen reden op de Noord-Zuidas, om vervolgens naar de verschillende gemeenten uit te waaiieren.

Ook al blijven de lijnen zelf grotendeels behouden, toch zijn de gevolgen van de hervorming sterk voelbaar door de opgelegde overstappen.

De studie gaat hoofdzakelijk over de toegankelijkheid van het stadscentrum vanuit de verschillende Brusselse wijken. Wat blijkt? Een groot aantal wijken - waar zo'n vierde van de Brusselse bevolking woont - is niet langer met het stadscentrum verbonden.

De MIVB vroeg het adviesbureau Stratec een enquête te voeren om na te gaan of de voorkeur van de reizigers gaat naar openbaar vervoer dat minder stipt rijdt maar niet tot overstappen

INTERPELLATION DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "le projet de la STIB de poser une voie supplémentaire avenue Churchill".

M. le président.- la parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- L'aménagement du terminus de la ligne 7 avenue Churchill représente pour nombre d'usagers une farce de très mauvais goût. Ceux-ci sont lassés de devoir subir une rupture de charge inconfortable et dangereuse sur un axe qui pourrait voir sa performance encore accrue.

L'édition de ce vendredi 7 octobre du journal Le Soir fait état d'une étude intitulée "Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilité éprouvante à Bruxelles", menée par deux professeurs d'université. Le titre en dit déjà long sur les conclusions de ce travail. Les auteurs parcourent une littérature consacrée aux correspondances et mettent en exergue le côté pénible de ces ruptures de charge pour les usagers.

Plus précisément, ils abordent leurs aspects contraints instaurés par la STIB dans son plan de réorganisation du réseau. Ils examinent les diverses configurations d'un réseau de transport public.

Zurich offre un réseau émaillé traversant la ville de part en part et composé de troncs communs dans la partie centrale. On peut se dire qu'une telle situation existait à Bruxelles avec cinq lignes de trams empruntant l'axe Nord-Midi pour ensuite se disperser dans différents secteurs de la ville. Les auteurs rappellent que les correspondances sont à opposer au fait que, par définition, le déplacement par véhicule particulier offre un trajet direct de porte à porte.

Dans le cas de Bruxelles, si les axes desservis à la suite de la réorganisation du réseau demeurent

verplicht, of naar openbaar vervoer dat stipt rijdt maar wel tot overstappen verplicht. Uit de enquête blijkt dat de reizigers voor de eerste optie kiezen.

Dat de reizigers in de Churchilllaan verplicht zijn over te stappen op een andere tram, terwijl ze gewoonweg hun weg voortzetten, is een miskleun van formaat.

Noch lijn 3 noch lijn 7 halen de stipheid die de MIVB vooropstelde toen ze overging tot de opsplitsing van de lange, rechtstreekse tramlijnen in kortere lijnen.

Tijdens een vorige vergadering zei u dat de reissnelheid van lijn 7 amper was verbeterd, namelijk van 15,8 km/u naar 16,3 km/u. De buurtbewoners vingen het gerucht op dat de MIVB eraan dacht om lijnen 7 en 3 opnieuw in elkaar te laten versmelten. Dat zou een wijze beslissing zijn, die het comfort en de reistijd van de tramgebruikers zou bevorderen.

Maar het is te mooi om waar te zijn! De MIVB is immers van plan om een oud idee uit de kast te halen, namelijk de aanleg van een derde tramspoor. De technische dienst van de MIVB heeft al markeringen aangebracht op de plaats waar het derde spoor moet komen. De buurtbewoners waren verbaasd de technici aan het werk te zien, aangezien ze niet op de hoogte waren gebracht. De tramreizigers en de buurtbewoners zijn het beu om de beslissingen van de MIVB te moeten ondergaan, zonder dat er met hun verzuchtingen wordt rekening gehouden. De MIVB blijft halsstarrig bij haar eigen gelijk, terwijl een verlenging van lijn 7 wel degelijk aan de vraag van de reizigers zou tegemoet komen.

Waarom stelt de MIVB de verlenging van lijn 7 opnieuw in vraag? Is het correct dat de MIVB voorstander is van een derde tramspoor op de Churchilllaan?

globalement les mêmes, l'agencement des lignes en a été significativement modifié, notamment par la connexion des tronçons.

De manière symptomatique, la contestation porte essentiellement sur les nouvelles correspondances imposées par le plan de restructuration.

L'étude se consacre principalement à l'évolution de l'accessibilité au centre de la ville depuis les différents quartiers bruxellois. Cette étude révèle que de très nombreux quartiers et près d'un quart de la population ont perdu l'accès à l'hypercentre du fait de la récente réforme du réseau.

La STIB a confié au bureau Stratec une enquête destinée à mesurer l'alternative suivante : les usagers des trams préfèrent-ils un service sans correspondance et moins fiable en termes d'horaires ou un service fiable avec correspondances. Cette étude a conclu sans réelle surprise, selon les auteurs, à un gain de commodité pour les usagers opérant un trajet direct, au détriment d'une régularité améliorée.

Le cas de la rupture de charge avenue Churchill et rue Vanderkindere qui instaure un changement de véhicule, non pour se rendre dans une autre direction, mais pour poursuivre son parcours, est, selon moi, une aberration sans précédent que la STIB refuse de reconsidérer.

En outre, ni la ligne 3, ni la ligne 7 ne parviennent à atteindre cette régularité qui constituait l'argument choc de la STIB pour justifier la division en tronçons de lignes qui, d'ailleurs, étaient auparavant directes.

À ce titre, j'ai d'ailleurs noté que, lors d'une de vos réponses dans une interpellation précédente, vous avez confirmé le gain dérisoire en termes de vitesse commerciale de la ligne 7, puisque l'on passait de 15,8 km/h en 2008 à 16,3 km/h en 2011.

Par conséquent, il y a déjà un certain temps, les usagers et riverains eurent écho du fait que la STIB reconsidérait la situation et se préparait à "fusionner" ou à "marier" les lignes 7 et 3.

Je me suis fait la réflexion qu'il s'agissait, pour une fois, d'une bonne mesure, empreinte de sagesse et de bon sens, qui avait pour avantage de diminuer le temps de parcours en évitant les temps d'attente aux

usagers ainsi que la pénible obligation de devoir courir au milieu du rond-point.

C'était sans doute trop beau, trop simple pour être vrai ! Il semblerait en effet que l'idée loufoque de la troisième voie transformant une partie de l'avenue Churchill en un garage pour trams, refasse surface, les services techniques de la STIB procédant à des relevés et mesures sur place.

Un marquage enfoncé dans le sol est aujourd'hui bien visible. Les explications, sur place, des responsables STIB qui faisaient ces marquages, ont confirmé la réalisation prochaine de cette troisième voie, à la stupeur des habitants qui les interrogeaient. Ces marquages sont visibles entre le carrefour Vanderkindere et le numéro 39, ainsi que du côté pair de la rue.

Selon moi, les usagers et les riverains en ont assez d'être considérés comme quantité négligeable et de devoir accepter toutes les décisions de la STIB. Cette dernière semble persister dans la voie de l'obstination stérile, alors qu'un simple prolongement de la ligne 7 serait de nature à rencontrer les attentes de nombre d'usagers.

Qu'en est-il ? Vous comprendrez notre inquiétude ainsi que celle des riverains de l'avenue Churchill et des usagers, d'entendre qu'une mesure sage qui semblait suivre son cours soit à nouveau remise en question.

Par conséquent, pouvez-vous nous apporter les précisions suivantes : est-il exact que la STIB persiste à défendre l'installation d'une troisième voie avenue Churchill ? Pourquoi l'annonce, accueillie avec enthousiasme, d'un prolongement de la ligne 7 au-delà de Vanderkindere, a-t-elle été remise en question ?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De invoering van lijn 7 was nooit bedoeld om het netwerk van de MIVB ingrijpend te reorganiseren, maar vooral om lijn 24 te schrappen en efficiënt en regelmatig openbaar vervoer te organiseren tussen Vanderkindere en de

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La création de la ligne 7 n'a jamais eu pour objectif de restructurer de manière fondamentale le réseau de la STIB et, en particulier, le fonctionnement des lignes 3 et 7. Il s'agissait essentiellement de supprimer la ligne 24 et de concentrer une offre régulière et performante

Heizel.

De eindhalte van lijnen 3 en 7 in Ukkel blijft een belangrijk aandachtspunt van de MIVB.

De huidige oplossing volstaat niet voor de MIVB, noch op operationeel gebied, noch inzake het comfort en de veiligheid van de klanten. Die oplossing werd ingevoerd naar aanleiding van het richtplan voor trams en bussen.

Op verzoek van de MIVB werden de plannen om een derde spoor aan te leggen teneinde de eindhalte van lijnen 3 en 7 aan Vanderkindere beter te organiseren, opgegeven. Een nieuw plan, zonder derde spoor, werd aan de gemeente Ukkel voorgesteld. Het biedt een oplossing voor de tramlijnen.

We moeten rekening houden met de mobiliteitsproblemen van het openbaar vervoer in het zuiden van het Brussels Gewest.

De recente akkoorden over de heraanleg van de Waterloosesteenweg tussen de Legrandlaan en de Churchilllaan, waar een trambedding zou komen, en over de heraanleg van het begin van de Stallestraat, zullen ongetwijfeld de mogelijkheid bieden om de mobiliteit van lijnen 7 en 4 te verbeteren.

Het project wordt in 2012 en 2013 uitgevoerd.

Alle werken in de Churchilllaan en in de Albertlaan te Vorst moeten bovendien worden afgestemd op de plannen van Mobiel Brussel, rekening houdende met de prioriteiten van het Brussels Gewest op het gebied van mobiliteit.

De topografische studie over het kruispunt Churchill-Vanderkindere werd door Mobiel Brussel besteld, niet door de MIVB. De gegevens worden gebruikt voor een andere studie die bedoeld is om de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren. De laatstgenoemde studie wordt uitgevoerd op verzoek van de gemeente Ukkel en sluit aan bij het beleid ter verbetering van de veiligheid van zwakke weggebruikers.

entre Vanderkindere et le Heysel.

Toutefois, à Uccle, la gestion des terminus des lignes 3 et 7 reste un point d'attention important de la STIB.

En effet, la solution actuelle n'est pas de nature à satisfaire les besoins de la STIB et ce, tant au niveau de la gestion opérationnelle que pour ce qui concerne le confort et la sécurité de sa clientèle. Il faut noter que cette solution a été imposée à la STIB par la nécessité de mettre en œuvre le plan directeur tram-bus qui prévoit les terminus dans cette zone.

À la suggestion de la STIB, le projet de la troisième voie visant à gérer de manière plus rationnelle les terminus des lignes 3 et 7 à Vanderkindere a été abandonné. Il n'y a pas de nécessité ni de désir d'y revenir. Le projet sans la troisième voie a été proposé à la commune concernée. Il apporte une réponse aux besoins de ces lignes de trams.

Cependant, il faut être conscient des problèmes de mobilité des transports en commun que cette partie de la Région de Bruxelles-Capitale connaît également.

Les accords récemment intervenus en faveur de l'aménagement de la chaussée de Waterloo entre l'avenue Legrand et l'avenue Churchill pour y réaliser un site propre destiné aux trams ainsi que le réaménagement de l'entrée de la rue de Stalle permettront sans doute de réexaminer la situation à la faveur de la meilleure régularité des lignes 7 et 4 qu'offriront ces aménagements.

La réalisation de ce projet est prévue entre 2012 et 2013.

De plus, toute intervention au niveau de l'avenue Winston Churchill devra être coordonnée avec les projets de Bruxelles Mobilité dans cette artère, de même que dans l'avenue Albert à Forest, qui se situe dans le prolongement de l'axe Churchill où une approche cohérente de l'ensemble de l'axe, tenant compte des priorités régionales en matière de mobilité, me semble tout à fait justifiée.

Les récents relevés topographiques réalisés aux abords du carrefour Churchill-Vanderkindere ont été commandés par Bruxelles Mobilité, et non la STIB. Ces relevés ont eu lieu dans le cadre de l'étude en cours pour améliorer la sécurité de tous

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *De angst sloeg buurtbewoners om het hart toen ze personeel van de MIVB aan het werk zagen. Blijkbaar ging het dus om werknemers van Mobiel Brussel die topografische gegevens verzamelden. Ik neem er akte van dat er geen derde spoor wordt aangelegd. Dat strookt nochtans niet met wat de voornoemde werknemers zegden.*

Waarom laat u lijn 7 niet gewoon verlengen? Dat is de meest eenvoudige oplossing. Ze zou de reisnelheid niet ingrijpend beïnvloeden. Ik verwijst naar een studie waaruit blijkt dat reizigers de voorkeur geven aan een rechtstreekse verbinding die veertig minuten duurt boven een onrechtstreekse verbinding die er dertig minuten over doet.

Het is geen goed idee om mensen vaker te doen overstappen met de bedoeling om de reisnelheid te bevorderen. Het is veel beter als je niet moet overstappen, ook al doe je er dan wat langer over.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik sluit niet uit dat we in de toekomst overstappen zoveel mogelijk zullen beperken, maar eerst moeten we werk maken van meer eigen beddingen en verkeerslichten aan kruispunten.*

Als het openbaar vervoer vlotter kan rijden, kunnen we streven naar een beperking van het aantal overstappen.

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

les usagers au carrefour Vanderkindere. Cette étude est d'ailleurs menée à la demande explicite de la commune d'Uccle et s'inscrit dans la politique régionale visant à améliorer la sécurité des usagers actifs.

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

Mme Marion Lemesre.- Les riverains ont été pris d'angoisse en observant du personnel de la STIB prendre des mesures devant leur domicile... En l'espèce, il s'agissait donc de relevés topographiques effectués par des agents de Bruxelles Mobilité ! Je prends acte de l'abandon de l'option de la troisième voie, contrairement à ce que les agents susmentionnés avaient répondu. Ils n'étaient donc pas très au fait de la mission qui leur était confiée.

Pourquoi refusez-vous de recourir à la solution simple et appréciée par les usagers qui consisterait à prolonger la ligne 7 ? Cette mesure n'affecterait pas la vitesse commerciale de manière notable. Je vous renvoie à l'étude dont il ressort clairement que les usagers préfèrent un trajet direct de quarante minutes plutôt qu'un trajet de trente minutes avec correspondance. C'est une question de bon sens.

Cessons de vouloir recourir aux ruptures de charge pour améliorer les vitesses commerciales. Mieux vaut un trajet plus lent et plus long, mais sans rupture de charge, qu'un trajet avec rupture qui augmente la durée totale du transport pour le passager. C'est là que nous divergeons quant aux objectifs à atteindre.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'exclus pas la disparition à terme des ruptures de charge, mais nous devons d'abord améliorer la situation en matière de sites propres ou de feux de signalisation aux croisements.

Lorsque la fluidité des transports en commun sera devenue réalité, la question des ruptures de charge pourra être envisagée sous un autre angle. Mais nous n'y sommes pas encore. La situation de l'avenue Churchill doit être réglée conformément au projet présenté à la commune d'Uccle.

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

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans). - *Ik ben het met u eens dat het openbaar vervoer vlotter moet rijden, maar verzet me tegen de idee dat de reisnelheid te allen prijs moet worden bevorderd. In Straatsburg bedraagt de gemiddelde reisnelheid van het openbaar vervoer maar 22 km/u. Het hoeft echt niet per se sneller.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

betreffende "de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract van de MIVB".

De voorzitter. - Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de uitspraken van minister Huytebroeck betreffende de toestand van de voetgangerstunnel aan het Centraal Station".

Mme Marion Lemesre. - Je vous rejoins sur le principe de la fluidité, mais j'aimerais que l'on se départisse de ce fantasme de la vitesse à tout prix. À Strasbourg, la vitesse commerciale est de 22 km/h. Il est donc possible de dégager des solutions sans encourager la vitesse et, donc, sans mettre en danger les autres usagers de la voie publique. Je vous demande de reconstruire cette exigence de la vitesse à tout prix.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

concernant "les travaux préparatoires au nouveau contrat de gestion de la STIB".

M. le président. - En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est considérée comme retirée.

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les déclarations de la ministre Huytebroeck au sujet de l'état du passage souterrain de la Gare Centrale".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI,

betreffende "de renovatie van de gang tussen het Centraal Station en het metrostation aldaar".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Tijdens een recente vergadering van de commissie Sociale Zaken werd gediscussieerd over het lot van de bedelaars en de vzw Thermos Operatie wanneer de voetgangerstunnel die van het Centraal Station naar het gelijknamige metrostation leidt, wordt gerenoveerd. Minister Huytebroeck zei toen over de toekomst van de gang: "Wel weet ik dat Beliris nog niets heeft beslist over de renovatie van de voetgangerstunnel in het station Brussel-Centraal."

Deze uitspraak verbaast mij. In het verleden heb ik zelf al verschillende vragen hierover gesteld, omdat een renovatie uitbleef. In de zomer van 2008 trok ik, samen met toenmalig federaal volksvertegenwoordiger Luk Van Biesen, aan de alarmbel omdat het op dat moment bijzonder slecht gesteld was met de gang. Beschadigingen, geur- en geluidshinder moesten dringend aangepakt worden. De NMBS, die eigenaar is van de gang, wees naar de stad Brussel, die verantwoordelijk zou zijn voor het onderhoud; de stad wees dan weer naar Beliris, enzovoort.

De tv-reportages die toen gemaakt werden hebben de zaken blijkbaar in beweging gezet, want enkele dagen later werden de lampen en een deel van de schade hersteld en werden de muren geschilderd. Er werd ook aangekondigd dat, na een studiefase in 2009, de renovatiewerken in 2010 zouden starten. Enige tijd later verscheen er een bord waarop een plan stond van de gerenoveerde gang.

Drie jaar later is er echter nog niet veel gebeurd en dat terwijl de gang onderdeel uitmaakt van het Belirisproject 'Aangelanden Centraal Station', waarvoor ook het plein voor het Centraal Station doeltreffend aangepakt en hingericht werd. De gang ligt er nog steeds slecht bij, ondanks de verschillende tijdelijke opknapbeurten en het regelmatige onderhoud. Het is en blijft één van de drukste mobiliteitsknooppunten van de stad, met over de honderdduizend passanten per dag. Op

QUESTION ORALE JOINTE DE MME NADIA EL YOUSFI,

concernant "la rénovation du couloir reliant la Gare Centrale et la station de métro de la Gare Centrale".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Lors d'une récente commission des Affaires sociales, la ministre Huytebroeck a déclaré qu'à sa connaissance, Beliris n'avait encore pris aucune décision concernant la rénovation du couloir piéton reliant la gare de Bruxelles-Central et la station de métro.

J'ai déjà attiré plusieurs fois votre attention sur l'état déplorable de ce tunnel : dégradations, odeurs désagréables, nuisances sonores. La SNCB, propriétaire du couloir, en attribuait la responsabilité à la commune de Bruxelles-Ville, qui renvoyait à son tour vers Beliris, etc.

Les reportages télévisés consacrés à la question ont visiblement fait bouger les choses puisque des réparations ont été effectuées, la peinture rafraîchie, et que des travaux de rénovation ont été annoncés pour 2010, après une phase d'étude en 2009.

Trois ans plus tard, ce couloir qui est une véritable porte d'entrée dans Bruxelles pour ces centaines de milliers de passants quotidiens, est toujours dans un état aussi lamentable. Et cela bien qu'il ait été intégré dans le projet Beliris de réaménagement des abords de la gare de Bruxelles-Central, qui a entre-temps été mené à bien pour ce qui concerne le réaménagement de la place devant la gare.

Pourquoi la rénovation du couloir piéton a-t-elle pris du retard ? Quand débutera-t-elle effectivement ? Est-il exact que Beliris n'a pas encore pris de décision concernant la rénovation ? Le gouvernement fédéral a-t-il consulté le gouvernement bruxellois sur le volet concernant les abords de la gare de Bruxelles-Central du programme Beliris ? Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

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

deze manier is hun eerste aanblik van Brussel behoorlijk ontnuchterend.

Ik wil met deze vraag niet alleen nagaan in hoeverre het klopt dat Beliris nog geen beslissingen over de renovatie heeft genomen, maar ik wil u ook met aandrang vragen om bij uw federale collega's en binnen de Brusselse regering aan te dringen op een snelle doorbraak in dit dossier.

Waarom heeft de renovatie van de voetgangerstunnel vertraging opgelopen? Wanneer is de renovatie dan wel gepland? Klopt het dat Beliris nog geen beslissing heeft genomen over de renovatie? Werd er over het onderdeel 'Aangelanden van het Centraal Station' van het Belirisprogramma al overleg gepleegd tussen de federale en Brusselse regering? Kan u een stand van zaken geven over dit dossier?

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

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *Toen ik in juni deze vraag aan mevrouw Huytebroeck stelde, antwoordde zij mij dat er niets speciaals was gepland. Vandaar dat ik mijn vraag tot u richt.*

Volgens La Capitale van 20 mei jongstleden zou de voetgangersverbinding tussen het Centraal Station en het metrostation in 2012 door Beliris worden gerenoveerd.

Dat is goed nieuws voor de duizenden pendelaars die meerdere keren per dag die voetgangersverbinding gebruiken, alsook voor het imago van het gewest.

Die gang is momenteel bijzonder smerig en ongezellig. Dat is onder andere te wijten aan de gebrekige verlichting, de graffiti, het lawaai, de sterke urinegeur, de onleesbare elektrische informatieborden. De situatie is bijzonder verontrustend en verbetert er niet op.

Kunt u ons bevestigen dat die voetgangersverbinding aan bod komt? Wanneer zullen de werken van start gaan? Hoelang zullen ze duren?

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi pour sa question orale jointe.

Mme Nadia El Yousfi.- La question que j'avais déposée a été restreinte par le Bureau. Je l'avais posée en juin dernier à Mme Huytebroeck. Comme cette dernière m'a répondu notamment que rien n'était spécialement prévu à ce sujet, je me tourne vers vous pour vous la poser à nouveau.

On apprenait dans l'édition du 20 mai dernier du quotidien La Capitale que "le couloir piéton qui relie la Gare de Bruxelles-Central et la station de métro de celle-ci sera rénové en 2012 par Beliris".

La mise en place d'un projet de rénovation de ce tunnel piétonnier représente, sans aucun doute, une bonne chose pour les milliers de navetteurs qui le traversent plusieurs fois par jour, ainsi que pour l'image de notre Région.

En effet, la centaine de mètres que représente ce couloir est dans un état pitoyable et l'ambiance glauque y atteint un niveau record. Cet espace souffre de problèmes liés à l'insalubrité, à la luminosité, aux graffitis, aux sons, à l'odeur d'urine insupportable ou encore aux panneaux électriques indicateurs illisibles. La situation est plus que préoccupante et les choses ne font que s'aggraver.

De voetgangersverbinding is ook een plek waar de daklozen graag samenkommen en waar eten wordt bedeeld. Is er met de verenigingen overleg gepleegd over een alternatieve ruimte? In juni leken de meeste verenigingen nog niet op de hoogte te zijn van de renovatieplannen.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Gelet op het feit dat dit dossier door Beliris wordt behandeld, kan ik u niet alle elementen van het antwoord meegeven. In dit dossier is de aanwezigheid van Mobiel Brussel enkel vereist om toe te zien op de goede coördinatie tussen het eigen herinrichtingsproject van het metrostation Centraal Station en het renovatieproject van de NMBS-gang van Beliris.

Mobiel Brussel wordt dus enkel in die hoedanigheid uitgenodigd op de vergaderingen van het Begeleidingscomité en op enkele andere heel specifieke vergaderingen. De betrokken gang is eigendom van de stad Brussel en van de Belgische Spoorwegen. Het beheer en het onderhoud ervan worden geregeld door een conventie tussen deze twee partijen. Mobiel Brussel noch de MIVB zijn direct betrokken partijen.

Afgaande op de inlichtingen waarover we beschikken, kunnen we met zekerheid stellen dat de stedenbouwkundige vergunning betreffende het dossier van de renovatie van de gang van het Centraal Station aan Beliris is afgeleverd op 25 augustus 2011.

(verder in het Frans)

Tenant compte des propos de Mme Huytebroeck et, paradoxalement, à ce qu'annoncent notamment les journaux et les panneaux dans la gare, pouvez-vous nous confirmer qu'un chantier de rénovation de ce couloir est à l'agenda ? Dans l'affirmative, quand débutterait-il ? Combien de temps durerait les travaux ?

Ma question suivante porte sur un aspect davantage social. Dans l'éventualité de la rénovation de ce tunnel, vu que les gares constituent les lieux de rencontre de prédilection des marginaux, qu'en est-il de la concertation, tant au sujet d'un lieu alternatif où l'on peut distribuer, entre autres, de la nourriture, qu'au sujet d'un lieu de rencontre entre les sans-abri et les associations de terrain. Lorsque j'ai déposé mon interpellation et posé la question à Mme Huytebroeck en juin, la plupart des associations avec lesquelles j'avais pris contact, comme Diogènes, n'avaient pas l'air au courant de la situation.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Ce dossier étant pris en charge par Beliris, la présence de Bruxelles Mobilité n'est requise qu'afin de veiller à la bonne coordination entre son projet de réaménagement de la station de métro Gare Centrale et le projet de rénovation du couloir SNCB de Beliris.

Le couloir dont il est question est la propriété de la commune de Bruxelles-Ville et des Chemins de fer belges. Sa gestion et son entretien sont réglés par une convention conclue entre ces deux parties. Ni Bruxelles Mobilité, ni la STIB ne sont directement concernés.

Le permis d'urbanisme concernant le dossier de rénovation du couloir de la gare de Bruxelles-Central a été délivré à Beliris le 25 août 2011.

(poursuivant en français)

Selon les documents préparatoires de la réunion du comité de coordination Beliris du 4 octobre 2011 : "Le dossier d'adjudication est finalisé et la publication est projetée pour la mi-octobre 2011. Un consensus existe entre la SNCB Holding, Bruxelles Mobilité et la STIB concernant les modalités d'exécution des travaux et, notamment,

Volgens de voorbereidende documenten voor de vergadering van het coördinatiecomité Beliris van 4 oktober jongstleden is, nu de NMBS-holding, Mobiel Brussel en de MIVB een consensus hebben bereikt over de uitvoeringsmodaliteiten van de werken, inzonderheid de impact ervan op het reizigersverkeer, het toewijzingsdossier klaar en wordt het gepubliceerd half oktober. Er wordt nog gewacht op het advies van de dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (DBDMH) en de kostprijsraming werd aangepast aan de wijzigingen.

De sociale opvang van personen die in de tunnel een onderdak hebben gevonden, wordt aan de NMBS overgelaten. Maar zij werkt samen met de MIVB en de sociale organisaties aan een structurele oplossing.

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

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- We weten dat de gang eigendom is van Brussel-Stad en de NMBS. Ooit bestempelden wij deze gang als "de gang van de schande". Dat heeft een reden. De gang mond uit in een metrostation dat eigendom is van de MIVB. Ook al heeft Mobiel Brussel niet zo veel in de pap te brokken, toch hoop ik dat men erop zal aandringen dat deze smerige gang zo snel mogelijk wordt gerenoveerd, zodat de vele bezoekers die Brussel binnenstromen een betere eerste indruk van onze hoofdstad krijgen.

De voorzitter.- Mevrouw El Yousfi heeft het woord.

Mevrouw Nadia El Yousfi (in het Frans).- *Ik ben blij te vernemen dat de werken zijn gepland.*

Best is het overleg met de NMBS inzake daklozen op te volgen. Ik denk onder meer aan het project 'Hope in Stations' in Brussel-Centraal dat samen met La Strada wordt opgezet.

- De incidenten zijn gesloten.

l'impact de ceux-ci sur la circulation des navetteurs. La proposition est soumise au Siamu, en attendant un avis officiel. L'estimation du projet a été adaptée en fonction de ces modifications".

Le projet continue donc et nous en sommes déjà au stade de la publication du dossier d'adjudication.

L'accueil social des personnes qui s'abritent dans les couloirs est laissé aux soins de la SNCB. Dans la première interpellation de cette commission, nous avons envisagé la manière de tendre la main à ces personnes précarisées. Avec l'aide des organisations sociales, nous souhaitons trouver une réponse à la problématique de ce couloir. La STIB et la SNCB collaborent sur cette problématique. Si le problème demeure, il est trop tôt pour se prononcer sur ces solutions.

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

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- *Même si Bruxelles Mobilité n'a pas grand-chose à dire dans ce dossier, il faut insister pour que ce couloir crasseux soit rénové le plus rapidement possible, afin d'améliorer la première impression des nombreux visiteurs qui affluent à Bruxelles.*

M. le président.- La parole est à Mme El Yousfi.

Mme Nadia El Yousfi.- Je me réjouis d'entendre que des travaux sont prévus.

Par ailleurs, je vous invite à rester vigilante à la concertation avec la SNCB sur la problématique des SDF, notamment dans le cadre du projet "Hope in Stations" mené à la gare de Bruxelles-Central, en collaboration avec La Strada.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de lancering van motortaxi's in Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Vanaf september gaat het proefproject met motortaxi's in het Brussels Gewest van start. Wij zijn ervan overtuigd dat er in onze hoofdstad een publiek is dat zich op een snelle manier door het drukke stadsverkeer wilt kunnen verplaatsen. De flexibele motortaxi leent zich uitstekend voor de stedelijke context van Brussel, dat onlangs door TomTom nog verkozen werd tot Europese filehoofdstad. De motortaxi maakt trouwens al vijf jaar lang deel uit van het reguliere stadsverkeer in Parijs en kent ook succes in wereldsteden als Madrid, Amsterdam en Rome.

We stellen ons echter enkele vragen bij de praktische uitwerking van een dergelijk systeem. Het dragen van beschermende kledij is onontbeerlijk op een motorfiets. De bestuurders en klanten van de motortaxi's zullen zich dan ook aan bepaalde veiligheidsvoorschriften moeten houden. In Parijs voorziet de bestuurder voor de klant in een motorvest, een moduleerbare helm en handschoenen. Wegens hygiënische redenen wordt de helm uitgerust met een wegwerphoofddoekje en wordt de binnenvoering regelmatig vervangen.

Op basis van de verschenen persberichten kunnen wij niet opmaken wie in Brussel verantwoordelijk is voor die veiligheidskledij. Het lijkt ons logisch dat de exploitant de noodzakelijke beschermende kledij aanbiedt aan de klant. Alleen op die manier kan men garanderen dat de beschermende kledij beantwoordt aan de wettelijke voorschriften en kwaliteitsnormen. Een potentiële klant die slechts sporadisch gebruikmaakt van de motortaxidienst, zal trouwens ontmoedigd zijn indien hij zelf moet investeren in een degelijke, doorgaans dure, motoruitrusting.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "le lancement de motos-taxis à Bruxelles".

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

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Un projet pilote de moto-taxi a été lancé en septembre. Nous sommes convaincus que Bruxelles dispose d'un potentiel de clients désireux de se déplacer plus rapidement dans le trafic urbain. La flexibilité des motos-taxis est parfaitement adaptée au contexte urbain de Bruxelles, qualifiée encore récemment de capitale européenne la plus embouteillée. Opérationnelle depuis cinq ans à Paris, l'initiative remporte un vif succès dans d'autres villes européennes.

Il importe que le conducteur de la moto et son passager soient équipés du matériel de protection nécessaire. À Paris, le casque, la veste et les gants sont fournis au client par le conducteur de la moto. Pour des raisons d'hygiène, le casque est équipé d'un bonnet intérieur jetable et d'autres éléments sont remplaçables.

Il nous paraît logique que l'exploitant fournit le matériel de protection au client, afin de garantir la conformité et la qualité de la protection. Le matériel de protection coûte cher et un tel investissement risque de décourager le client potentiel irrégulier.

Combien de candidatures d'exploitants la Région a-t-elle reçues ? Sur la base de quels critères le permis est-il accordé ? Quel est l'équipement de protection requis pour les conducteurs et les clients des motos-taxis ? À qui incombe la fourniture de cette protection ? Une campagne est-elle prévue pour le lancement de l'initiative ? Quand les premiers motos-taxis seront-ils opérationnels ?

Daarom vragen wij enige verduidelijking bij de praktische uitwerking van het systeem van de motortaxi's. Hoeveel kandidaturen van geïnteresseerde exploitanten heeft het gewest ontvangen? Op basis van welke criteria wordt er beslist aan wie de exploitatievergunning wordt toegekend? Welke beschermende motorkledij zullen de bestuurders en passagiers van de motortaxi's moeten dragen? Wie is verantwoordelijk voor het voorzien van deze beschermende kledij? Liggen er plannen op tafel om het nieuwe project aan de hand van een campagne kenbaar te maken bij het grote publiek? Vanaf wanneer zullen de eerste motortaxi's operationeel zijn?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- We ontvingen zeven kandidaturen.

- Om de lijst van geselecteerde gegadigden op te maken, hebben mijn administratie en mijn kabinet, in overleg met mensen die de sector goed kennen, een reeks selectiecriteria vastgelegd:
- de overeenstemming van het voertuig met de technische specificaties;
- het comfort voor de klant;
- de ouderdom van het voertuig;
- de milieukenmerken van het voertuig;
- de exploitatievoorwaarden;
- het reservatiesysteem.

Deze lijst werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2011. De criteria moeten zekerheid geven in verband met de veiligheid van de klant en het professionalisme en de kwaliteit van de dienstverlening.

De jury is bijeengekomen op 20 september 2011 om de kandidaturen te analyseren en de lijst van de geselecteerde gegadigden op te stellen.

De tekst die het project regelt, schrijft voor dat de exploitant het verplichte - en voor dit soort vervoer noodzakelijke - beschermingsmateriaal (helm,

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Nous avons reçu sept dossiers de candidature. Les candidats sont sélectionnés sur la base des critères suivants : l'adéquation du véhicule aux spécifications techniques ; le confort du client ; l'ancienneté du véhicule ; les caractéristiques du véhicule liées à l'environnement ; les conditions d'exploitation et le système de réservation. Ces critères visent à garantir la sécurité du client ainsi que le professionnalisme et la qualité du service auprès de la clientèle. Un jury s'est réuni le 20 septembre 2011 pour sélectionner les candidats.

L'exploitant est tenu de fournir aux clients le matériel de protection obligatoire nécessaire à ce genre de transport et ce, dans des conditions aussi hygiéniques que possible.

La protection des clients incombe à l'exploitant. Celui-ci doit souscrire une assurance en responsabilité civile couvrant les dommages causés aux personnes transportées et aux tiers ainsi que le véhicule pour le transport rémunéré de personnes.

Le lancement effectif du projet sera annoncé dans la presse et sur le site de Bruxelles Mobilité. Il devrait être opérationnel avant la fin de cette année.

handschoenen, bescherming tegen weer en wind, enzovoort) ter beschikking moet stellen van de klant en dit in de best mogelijke hygiënische omstandigheden.

Het is aan de exploitant om voor de bescherming van de klant te zorgen. De exploitant moet daarvoor een verzekering afsluiten die zijn burgerlijke aansprakelijkheid dekt in geval van schade aan de vervoerde personen en aan derden als gevolg van het gebruik van het voertuig. Ook moet het voertuig verzekerd zijn voor bezoldigd personenvervoer.

De effectieve start van het project van motortaxi's zal bekend gemaakt worden via de pers en de website van Mobiel Brussel. Ik ga ervan uit dat de motortaxi's nog vóór het einde van dit jaar in het straatbeeld zullen verschijnen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "het milieueffectenrapport rond de verbreding van de Brusselse Ring".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Op 11 september 2011 organiseerde Greenpeace in samenwerking met heel wat andere organisaties uit het middenveld het festival Rock the Ring in Vilvoorde. De plannen voor de verbreding van de Brusselse Ring, waar de Vlaamse regering blijkbaar hardnekkig aan vasthoudt, zijn nefast voor het klimaat en de levenskwaliteit in en rond Brussel en zullen de fileproblemen niet oplossen. Het festival was bedoeld om de mensen bewust te maken van de problematiek en om tegelijkertijd een duidelijk signaal te geven aan de beleidsmakers.

Greenpeace stelde vorige jaar een inventaris op van de projecten die een impact zullen hebben op de mobiliteit in Brussel en de ruime omgeving. De

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "l'étude d'incidences sur l'environnement relative à l'élargissement du ring de Bruxelles".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'élargissement du ring auquel le gouvernement flamand tient obstinément est néfaste pour le climat et la qualité de vie à Bruxelles et aux alentours et ne résoudra pas les problèmes d'embouteillages.*

Selon l'inventaire des projets qui auront un impact sur la mobilité à Bruxelles et aux environs réalisé par Greenpeace l'an passé, le gouvernement flamand veut transformer la périphérie bruxelloise en centre logistique d'envergure. À terme, le trafic rendra la Région bruxelloise au sens large invivable.

Le rapport relatif au volet stratégique du plan MER (Milieu Effect Rapport) est-il prêt ? Si oui, quelles

conclusie is dat de Vlaamse regering de Rand rond Brussel wil ontwikkelen tot een belangrijk logistiek centrum. Al het bijkomende verkeer dreigt de ruimere Brusselse regio, die nu al onder druk staat van het vele lucht- en wegverkeer, op termijn onleefbaar te maken.

Op dit moment wordt de studie betreffende het plan-MER voor het gedeelte van de R0 ter hoogte van Zaventem uitgevoerd. Het rapport voor het strategische deel van het plan had begin juli klaar moeten zijn. Die timing werd echter niet gehaald. Het rapport en de ontwerptekstbesprekking zijn uitgesteld tot dit najaar. De Brusselse regering zal advies uitbrengen.

Kunt u een stand van zaken geven? Is het rapport inmiddels klaar? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo nee, kunt u zeggen wanneer het rapport precies klaar zal zijn? Welk advies geeft het Brussels Gewest? Wat is de planning inzake andere studies, rapporten of werken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het rapport "Plan-MER op strategisch niveau" is nog altijd niet beschikbaar. Mijn administratie heeft contact opgenomen met de dienst MER van het Vlaams Gewest. Die kon niet zeggen wanneer het rapport zou worden verstuurd.

De administratie heeft gevraagd om in voldoende tijd te voorzien tussen het beschikbaar maken van het rapport en de besprekking, zodat de regering de tijd heeft om een advies uit te brengen. Dat heeft ze in de voorgaande fasen immers ook gedaan: ze gaf een eerste advies over het kennisgevingdossier op 23 oktober 2008 en een tweede over het mobiliteitsluik op 18 november 2010.

De uitvoering van andere studies en de timing van de eventuele werken zal afhangen van het verdere verloop van de procedures en van de conclusies die men uit het MER zal trekken.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het rapport is nog niet beschikbaar. Heeft de dienst MER daarvoor een reden gegeven?

en sont les conclusions ? Dans le cas contraire, quand sera-t-il prêt ? Quel avis la Région bruxelloise a-t-elle remis ? Quel est le calendrier relatif aux autres études, rapports ou travaux ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le rapport "Plan MER au niveau stratégique" n'est toujours pas disponible. Mon administration a pris contact avec le service MER de la Région flamande, qui n'a pu communiquer une date précise pour l'envoi de celui-ci. Nous avons demandé de prévoir suffisamment de temps entre la mise à disposition du rapport et la négociation, de manière à ce que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale puisse émettre un avis, comme il a pu le faire lors des phases antérieures.*

L'exécution d'autres études ainsi que le programme des travaux éventuels dépendra de la suite des procédures et des conclusions qui seront tirées du rapport MER.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Comment le service MER explique-t-il ce retard ?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Men heeft bijkomende studies uitgevoerd. De problematiek leeft immers niet alleen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar ook in Vlaams-Brabant. Dat heeft alles vertraagd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "een oplossing voor de beperkte ontsluiting met het openbaar vervoer van het UZ Brussel".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- In navolging op mijn eerdere vragen over het dossier van de bereikbaarheid van het UZ in Jette, had ik graag een recente stand van zaken gekregen van dit mobiliteitsdossier. Het personeel van het UZ Brussel, maar ook de bezoekers en de patiënten ervaren al jaren problemen om het UZ met het openbaar vervoer te bereiken.

Al jaren is het UZ vragende partij voor een rechtstreekse tramverbinding tussen Simonis en het ziekenhuis. Dat de verbinding er nu komt, is goed nieuws. Volgens de pers zou u in september de bouwvergunning aanvragen. Is de bouwvergunningsaanvraag intussen ingediend? De bomen langs het tracé zouden zo veel mogelijk behouden blijven. Hoeveel volwassen bomen moeten worden gekapt? Heeft een studie aangetoond dat deze bomen gekapt moeten worden? Welke initiatieven neemt u zodat enkel de bomen worden gekapt waarvan het echt nodig is en zodat volwassen inheemse bomen in de plaats geplant worden?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik had een andere vraag van u ontvangen.

Mevrouw Annemie Maes.- Het Uitgebred Bureau van september heeft me gevraagd twee mondelinge

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Par la réalisation d'études complémentaires.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "une solution pour le désenclavement limité de l'UZ Brussel au moyen des transports en commun".

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Je vous ai déjà interrogée à diverses reprises sur les problèmes d'accessibilité en transports en commun de l'hôpital universitaire UZ Brussel.

Pouvez-vous confirmer qu'une demande de permis pour l'aménagement d'une ligne de tram reliant Simonis et l'hôpital a été introduite en septembre, comme annoncé dans la presse ?

Pouvez-vous garantir que seuls les arbres véritablement gênants pour le tracé seront abattus et qu'ils seront remplacés par des exemplaires de nos régions de taille adulte ?

Mme Brigitte Grouwels (en néerlandais).- Votre question ne correspond pas au texte qui m'est parvenu.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Le Bureau élargi de septembre m'a demandé de fusionner ma

vragen tot één mondelinge vraag te herschrijven. Een vraag ging over de ontsluiting van het UZ Brussel, de andere over tram 9.

Dat is de tekst die ik heb voorgelezen. Ik hoop er antwoord op te krijgen.

De voorzitter.- Ik stel voor dat mevrouw Maes haar vraag volledig stelt en dat de minister beantwoordt wat ze kan. Indien nodig kan mevrouw Maes een nieuwe vraag indienen.

Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mijn excuses voor het misverstand.

U belooft om de parkeerplaatsen die verloren gaan, te compenseren met een ondergrondse parkeergelegenheid. Het blijft echter nog steeds onduidelijk wie die gaat aanleggen, betalen en uitbaten.

Is er in de vergunningsaanvraag al rekening gehouden met een mogelijke ondergrondse parking onder het Spiegelplein? Wat staat er over de parkeergelegenheid en over het Astridplein in de vergunningsaanvraag? Een technische en financiële studie over de ondergrondse parkeergarage zou tegen de herfst een en ander moeten verduidelijken. Zijn er al resultaten bekend van die studie? Zo ja, wat is de conclusie? Zo niet, wanneer worden die verwacht?

Maar ook een goede verbinding - al dan niet met bus - tussen het station van Jette en de campus Jette blijft belangrijk. Men kan bijvoorbeeld de frequentie van bus 53 verhogen. Aangezien dat een gewestbevoegdheid is, zou de MIVB volgens de bevoegde Vlaams minister exclusief voor de financiering moeten instaan.

Men kan ook het traject van bus 53 veranderen zodat die van het station van Jette na het Brugmannziekenhuis rechtstreeks naar het UZ zou rijden en vervolgens de rest van zijn ronde doet. Ook dit is de bevoegdheid van de MIVB. Dat zou minder kosten dan een volledige nieuwe buslijn aan te leggen.

question orale sur l'UZ Brussel et celle sur la ligne de tram 9.

C'est le texte que j'ai lu.

M. le président.- Je propose que Mme Maes pose sa question telle qu'elle était prévue. La ministre répondra ce qu'elle peut ! Et s'il manque des réponses, libre à elle d'introduire une autre question, écrite ou orale.

La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *L'aménagement d'un parking sous la place Astrid est-il prévu dans la demande de permis ? Les conclusions de l'étude technique et financière relative au parking souterrain sont-elles disponibles ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?*

Par ailleurs, plusieurs options sont envisageables pour assurer une bonne liaison entre la gare et le campus de Jette :

Modifier le trajet de la ligne 53 ou augmenter la fréquence de celle-ci, à charge de la STIB.

Mettre en place une navette de bus, en faisant appel au 'Fonds des navetteurs' flamand, ce qui obligerait la navette à démarrer son circuit en Région flamande. Cette possibilité est-elle encore envisagée avec l'UZ Jette et les ministres flamands compétents ? Quel pourrait être le trajet d'une navette de bus qui commencerait son circuit en Région flamande ?

Quels sont les résultats de l'étude de la STIB sur l'optimisation des fréquences et/ou du trajet du bus 53 ?

L'une de ces options est-elle privilégiée ? Si non, quand une décision interviendra-t-elle ?

Nog een andere mogelijkheid is om een pendelbus in te leggen van het station van Jette naar het UZ Brussel. De financiering van die pendelbus lijkt echter een eeuwig discussiepunt. In Vlaanderen kunnen ziekenhuizen gebruikmaken van een ruime financiële steun van de Vlaamse overheid om een pendeldienst voor hun personeel te organiseren. Om een beroep te kunnen doen op dat Vlaamse pendelfonds moet die bus blijkbaar in Vlaanderen vertrekken.

Wordt er nog steeds onderhandeld met het UZ Jette alsook met de bevoegde Vlaamse ministers over de mogelijkheid van het inleggen van een pendelbus en het gebruik van het pendelfonds ter financiering ervan? Zo ja, wat is de stand van zaken van dit overleg? Wat zou het traject van een pendelbus die in het Vlaams Gewest vertrekt, kunnen zijn? Hoort een bus die vanuit Wemmel naar het station van Jette rijdt, via het UZ en opnieuw naar Wemmel keert tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in combinatie met een overstapparking?

Daarnaast zou de MIVB het optimaliseren van de frequentie en/of het traject van bus 53 onderzoeken. Wat heeft dit onderzoek uitgewezen?

Is er al een besluit genomen over welke optie zal worden uitgevoerd ? Indien niet, wanneer verwacht u dat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Over tram 9 zal ik vandaag niet antwoorden, omdat ik ervan uitga dat u liever een volledig en duidelijk antwoord krijgt en dat kan ik momenteel niet geven.

Het antwoord dat ik in de commissie van 5 mei 2011 heb gegeven op een gelijkaardige vraag van de heer Van Damme, is nog steeds actueel. Dit gaat over een beperkte ontsluiting van het openbaar vervoer naar het UZ Brussel vanuit het station van Jette. Deze kwestie staat nog steeds op de agenda. De oplossing die ik voorstel en die het best beantwoordt aan de noden van de klanten van de MIVB, is een verbinding tijdens het spitsuur tussen het station van Jette en het ziekenhuis.

Dit project kan er echter alleen komen als er voldoende middelen voor zijn. Bovendien zouden

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Je ne suis pas en mesure de vous répondre aujourd'hui pour ce qui concerne la ligne de tram 9.

La solution que je propose et qui répond au mieux aux besoins des clients de la STIB consiste à établir une liaison entre la gare de Jette et l'hôpital pendant les heures de pointe.

Ce projet n'est toutefois réalisable qu'à condition de disposer des moyens suffisants. En outre, il conviendrait de procéder à l'acquisition de bus supplémentaires, car la flotte de la STIB est déjà entièrement utilisée pendant les heures de pointe.

er ook nog extra bussen moeten worden aangekocht, want tijdens de spitsuren wordt de busvloot van de MIVB immers nu reeds maximaal benut.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Indien ik u mijn vraag overmaak over tram 9, kunt u me dan zo snel mogelijk een schriftelijk antwoord bezorgen? Is dat mogelijk binnen een redelijke termijn?

Wat de pendeldienst tussen het treinstation van Jette en het UZ Brussel betreft, weet ik dat het ziekenhuis vragende partij is: een goede dienstverlening inzake openbaar vervoer zou zowel voor de werknemers als voor de bezoekers goed nieuws zijn. Iedereen is vragende partij om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen.

Het UZ Brussel zal bij het Pendelfonds een aanvraag indienen om vanuit Vlaanderen een pendelbus in te leggen. Volgens uw Vlaamse collega Hilde Crevits behoort deze optie wel degelijk tot de mogelijkheden. Indien die Vlaamse pendelbus er komt, hoop ik dat u ook naar een Brusselse oplossing zult zoeken, en dat u het probleem zult aanpakken. Ik hoop dat u het niet bij bus 53 zult houden, maar dat u ook met andere mogelijkheden rekening zult houden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het systeem voor de behandeling van klachten over het personeel van de MIVB".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- Elk MIVB-personeelslid moet het

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Pourriez-vous me transmettre une réponse écrite à ma question sur le tram 9, et ce, dans un délai raisonnable ?

L'UZ Brussel est favorable à la mise en place d'une navette de bus entre la gare de Jette et l'hôpital et introduira une demande en ce sens auprès des autorités flamandes. Votre collègue flamande Hilde Crevits étudie sérieusement cette possibilité. Cela ne doit pas vous empêcher de chercher une solution bruxelloise, qui ne se limite pas au bus 53.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le système de traitement de plaintes relatives au personnel de la STIB".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Dans l'exercice de leur fonction, les agents de la STIB - conducteurs et

arbeidsreglement en de gedragscode ten aanzien van het cliënteel respecteren.

In maart 2010 antwoordde u dat het de bus-, tram- of metrobestuurder verboden is een audio- of telefoniesysteem te hanteren tijdens het rijden. Voor elke overtreding wordt een waarschuwing uitgedeeld en recidive komt het dossier ten laste.

U voegde eraan toe dat de politie jaarlijks een dertigtal overtredingen vaststelt.

U zei ook dat de klachten slechts sinds 2010 als dusdanig worden gerepertorieerd en dat daarbij de houding van de bestuurders op de derde plaats kwam. De MIVB zou alle klachten behandelen en er in de mate van het mogelijke rekening mee houden.

Gebeurt er een systematische opvolging van de klachten? Volgen er op klachten ook automatisch disciplinaire maatregelen? De sancties voorzien in de algemene exploitatievoorwaarden van tram, bus en metro en de statistieken die u aanhaalde hebben enkel betrekking op de vaststellingen van de politie. Wat kan een gebruiker ondernemen tegen ongepast gedrag van een bestuurder?

Soms is het voldoende dat hij de bestuurder erop wijst, maar vaak is dat niet het geval. Het klachtensysteem zal hier immers niet baten want dan gaat het om woord tegen woord.

Bestuurders worden dus niet gestraft, ook al levert hun gedrag soms groot gevaar op. Het merendeel van het personeel doet haar werk goed, maar rijden met een gsm in de aanslag of hevig remmen leveren gevaar op voor de gebruiker.

Welke maatregelen hebt u getroffen om een degelijk klachtenbeheer en disciplinaire maatregelen te verzekeren?

Hoeveel klachten zijn door de dienst cliënteel behandeld sinds de categorie 'klachten' onder 'opmerkingen' valt? Hoeveel klachten hebben effectief tot sancties geleid?

Welk type klachten - verbaal gedrag, gsm-gebruik en zo meer - werd geregistreerd? Welk soort sancties zijn er getroffen?

personnel au guichet - sont tenus de respecter un règlement de travail et des règles disciplinaires et de bonne conduite vis-à-vis de la clientèle.

En mars 2010, vous répondiez à l'un de nos députés que les instructions générales d'exploitation des modes tram, bus et métro précisent à l'article 1.3.5 : "Il est interdit au chauffeur d'utiliser tout système audio ou téléphonique, même de type 'mains libres' et même pour réception et envoi de sms, pendant la conduite de son véhicule. Tout non-respect de ces règles constaté par la hiérarchie est sanctionné immédiatement par une réprimande dans le dossier de l'agent. La récidive peut mener à des sanctions plus lourdes."

Vous aviez ajouté à cette occasion qu'une trentaine d'infractions sont néanmoins constatées annuellement par les services de police.

Toujours en mars 2010, à l'occasion d'une autre question au sujet des plaintes adressées à la STIB par les usagers, vous expliquiez que ces plaintes n'étaient répertoriées en tant que telles par le service Relations clientèle que depuis 2010. Vous ajoutiez que, dans le "top 10" des remarques, le comportement des conducteurs arrivait en troisième position. Enfin, vous précisez que la STIB "répond à toutes les plaintes et, dans la mesure du possible, les départements concernés en tiennent réellement compte".

Au regard de ces éléments, existe-t-il un véritable système de gestion et de suivi des plaintes, ainsi qu'un lien entre celui-ci et le système de sanctions disciplinaires ? Les sanctions prévues dans les instructions générales d'exploitation des modes tram, bus et métro et les statistiques que vous aviez évoquées ne portent en réalité que sur les faits constatés par les services de police. Mais qu'est-il prévu pour les situations où un usager est confronté à une situation où un conducteur ne respecte pas les dispositions élémentaires de comportement prévues par ces instructions ?

Si signaler le problème au conducteur suffit parfois, cela s'avère insuffisant dans de nombreux cas. Le système de plainte ne sera pas d'un grand secours non plus, il est inopérant pour ce genre de situation qui se résume à une histoire de parole contre parole.

Au final, les conducteurs qui ne respectent pas les

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Er bestaat wel degelijk een systeem om klachten en andere boodschappen van de klanten te verwerken. Ongeveer 90% van de klachten wordt behandeld binnen de zeven werkdagen, wat veel beter is dan bij veel andere ondernemingen. Bovendien worden de reacties van de klanten ook systematisch opgevolgd.

Sinds 2010 worden de boodschappen verdeeld in klachten, suggesties, vragen en felicitaties. Vanaf de tweede dag zijn de reacties intern beschikbaar. Dit systeem werkt uitstekend.

Van 1 januari 2010 tot en met 4 oktober 2011 werden 15.911 klachten behandeld (waarvan 9.164 in 2010). Ongeveer 30% heeft te maken met de houding van het personeel en kan dus leiden tot sancties.

Bij klachten wordt ook altijd rekening gehouden met andere observaties en met het personeelsdossier van de persoon in kwestie. Dat kan eventueel aanleiding geven tot sancties, maar er is dus nog niet noodzakelijk een rechtstreeks verband tussen een klacht en een sanctie.

dispositions élémentaires ne sont pas sanctionnés, alors que leur comportement représente dans certains cas un danger important. Si la grande majorité du personnel roulant fait bien son travail, la conduite avec gsm ou les coups de frein intempestifs de certains mettent en danger les usagers.

Quelles sont les mesures qui ont été prises afin de mettre en œuvre un véritable système de gestion et de suivi des plaintes et une coordination entre celui-ci et le système de sanctions disciplinaires ?

Depuis la mise en place de la catégorie "plaintes" au sein des "remarques", combien de plaintes ont-elles été traitées par le Service Relations clientèle ? Parmi ces plaintes, combien ont-elles effectivement mené à des sanctions ?

Quelle est la nature des plaintes enregistrées - comportement verbal, conduite avec GSM, etc... - et la nature des différentes sanctions ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En réalité, il existe bel et bien un système très élaboré de traitement des plaintes et autres contacts avec les clients, comme les questions, les suggestions et les félicitations. Environ 90% des plaintes enregistrées sont traitées dans les sept jours ouvrables, ce qui constitue un très bon résultat en comparaison avec de nombreuses autres entreprises, privées ou non. En outre, un suivi interne et systématique de chaque réaction de client est mis en place.

Ces principes sont déjà en vigueur de manière générale depuis de nombreuses années. Avant 2010, la nuance résidait dans le fait que la répartition spécifique entre plainte, suggestion, question et félicitation existait sous une autre forme. Depuis, des améliorations notables ont été apportées, par exemple la répartition spécifique précisée, la mise à disposition de toutes les réactions en interne à "jour+1", etc. Aujourd'hui, nous pouvons affirmer que le système et le suivi de l'ensemble des réactions des clients sont performants.

Depuis la répartition plus précise, datant du 1er janvier 2010 jusqu'au 4 octobre 2011 inclus,

Die sancties lopen uiteen. Een eerste stap kan een educatief of beroepsgericht onderhoud zijn.

In het slechtste geval volgt er een ontslag. Andere sancties zijn een waarschuwing, een berisping, een dag zonder wedde, enzovoort. Samen met de sociale partners heeft de MIVB de procedures hiervoor vastgelegd.

15.911 plaintes ont été traitées, tous sujets confondus (dont 9.164 en 2010). Environ 30% de ces plaintes sont relatives à l'attitude des membres du personnel et sont donc susceptibles de mener à des sanctions.

Nous ne sommes pas en mesure de fournir des chiffres précis. En effet, tout ceci doit être étudié dans son ensemble : la plainte d'un client est souvent renforcée par d'autres observations sur le terrain et la prise en compte du dossier personnel existant de l'employé. Suite à cela, des sanctions peuvent éventuellement être prises. Il n'y a donc pas nécessairement de lien direct entre une plainte et une sanction.

Tenant compte des éléments de réponse indiqués précédemment, les sanctions sont de natures diverses. En premier lieu, il peut s'agir d'une observation et/ou d'un entretien d'ordre éducatif ou professionnel.

Dans le pire des cas, cela peut mener à un renvoi. Dans cet éventail de possibilités, d'autres sanctions peuvent être infligées : avertissements, réprimandes, mises à pied d'une journée, etc. Pour ce faire, la STIB a recours à des procédures définies en concertation avec les partenaires sociaux, notamment.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Ik weet niet of de minister zich bewust is van de omvang van het gsm-gebruik achter het stuur. Dit is erg gevvaarlijk, zeker voor het openbaar vervoer en ik zie het elke week opnieuw gebeuren. De chauffeurs moeten herinnerd worden aan het reglement.*

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je remercie la ministre pour sa réponse, mais je ne suis pas certaine qu'elle ait bien conscience de l'ampleur du phénomène qu'est l'usage du gsm au volant. Et s'il est dangereux pour la conduite automobile, il l'est encore davantage s'agissant de transports en commun. Pas une semaine ne se passe sans que j'assiste à une telle pratique, depuis l'extérieur ou dans un véhicule de la STIB.

Il serait utile de rappeler les règlements aux conducteurs. Je ne pense pas être la seule à me plaindre de tels comportements.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Telefoneren achter het stuur is verboden.*

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Téléphoner au volant n'est pas autorisé. Ce point est vérifié par les

De controleurs van de MIVB leggen daarvoor sancties op. Ik zal u de precieze cijfers van de sancties daarvoor bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de creatie van een website voor klachten over de slechte staat van de fietspaden".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *De staatssecretaris heeft vorig jaar op mijn interpellatie over de netheid van de fietspaden geantwoord dat Mobiel Brussel een webstek zou ontwikkelen waar men gebreken aan de wegen onmiddellijk aan de wegbeheerders kan melden, maar dat de kredieten nog niet waren ingeschreven en het tijdschap nog niet was vastgelegd.*

Is de webstek intussen actief?

Hoe wilt u het nieuwe instrument bekend maken bij het publiek? Hoeveel klachten werden reeds via die weg ingediend?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

contrôleurs de la STIB et sanctionné, le cas échéant. J'essaierai de vous communiquer des chiffres précis sur les sanctions infligées dans ce cadre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

concernant "la création d'un site internet de dépôt de plaintes en cas de mauvais état des pistes cyclables".

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

M. Arnaud Pinxteren.- Il y a près d'un an, j'interpellais le secrétaire d'État à la Propreté publique au sujet de la propriété des infrastructures cyclables.

Dans sa réponse, celui-ci avait notamment intégré des éléments que vos services lui avaient transmis. C'est ainsi que nous avons pu apprendre que Bruxelles Mobilité avait pour objectif d'optimiser le traitement des plaintes et de développer un site internet interactif permettant aux usagers de communiquer directement aux gestionnaires les problèmes rencontrés sur les voiries.

Le secrétaire d'État avait néanmoins précisé que le calendrier et les crédits affectés à ce projet n'étaient pas encore prévus.

Considérant ces affirmations, pourriez-vous préciser si un site internet interactif permettant aux usagers de communiquer directement aux gestionnaires les problèmes rencontrés sur les voiries a été mis en place ?

Dans l'affirmative, quelle publicité a-t-elle été donnée à ce nouvel outil et combien de plaintes ont-elles été déposées par ce biais ?

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

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De website is nog niet actief. Fietsers kunnen gebreken aan fietspaden wel melden aan de wegbeheerder via het groen nummer van Mobiel Brussel 0800/94.001 of via e-mail aan mobielbrussel@mbhg.irisnet.be. Het coderingsprogramma laat toe de voortgang van een bepaalde klacht bij te houden, statistieken op te maken enzovoort. De klachten worden onmiddellijk doorgestuurd aan de betrokken dienst, zodat die het probleem kan regelen.*

Ik heb geen gegevens over het aantal klachten over de fietspaden.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- *Hoeveel klachten werden via het groen nummer ingediend?*

Komt er nog een website of niet? Bent u van idee veranderd om budgettaire redenen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het groen nummer blijft in elk geval bereikbaar. Wij zijn nog op zoek naar financiële middelen voor andere projecten, waaronder de opmaak van een interactieve website.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Nous n'avons pas encore de site internet interactif. Toutefois, les usagers peuvent communiquer directement aux gestionnaires les problèmes rencontrés sur les voiries, notamment sur les pistes cyclables, via le numéro vert de Bruxelles Mobilité 0800-94.001 ou en envoyant un courriel à bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be.

Les agents qui gèrent ce numéro vert disposent d'un programme d'encodage des plaintes identique au programme de gestion globale des plaintes du Ministère. Il permet de suivre la trace d'une plainte via son numéro d'encodage, de générer des statistiques, etc. Les plaintes sont directement transmises à la direction concernée pour qu'elle règle le problème.

Je ne dispose pas de chiffres sur le nombre de plaintes concernant les pistes cyclables.

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

M. Arnaud Pinxteren.- Je voudrais connaître le nombre de plaintes déposées via le numéro vert.

Vous n'avez pas réaffirmé la volonté de Bruxelles Mobilité de créer un tel site interactif, comme cela avait été annoncé. Avez-vous changé d'avis, par exemple pour des raisons budgétaires, ou confirmez-vous votre intention ? Ce projet sera-t-il inscrit au budget 2012, par exemple ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Quoi qu'il en soit, le numéro vert ne sera pas abandonné. La création d'un site internet interactif figure parmi nos projets et nous sommes à la recherche des moyens financiers nécessaires.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

betreffende "de werken in de Brusselse tunnels en de planning van de prioritaire werkzaamheden".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- De tunnels van de Kleine Ring zijn dringend aan renovatie toe.

In oktober 2009 antwoordde u dat de modernisering van alle Brusselse tunnels zo'n 400 miljoen euro zou kosten en dat het gewest dit bedrag niet alleen zou kunnen ophoesten. U zou hiervoor een beroep doen op Beliris en een prioriteitenlijst opstellen op basis van de beschikbare gewestmiddelen.

Momenteel wordt een bestek opgemaakt voor de volledige modernisering van de Leopold II-tunnel. Die tunnel is er erg aan toe: ingezakte betonplaten, waterinsijpeling die barsten in het asfalt veroorzaakt enzovoort. Dit alles is niet zonder risico voor de weggebruikers.

Het verheugt mij dat er eindelijk schot in de zaak komt, want de antwoorden op mijn vorige interpellaties waren ronduit verontrustend.

Welke werkzaamheden zullen precies in de Leopold II-tunnel worden uitgevoerd? Hoeveel zullen ze kosten?

Wanneer zullen de werken van start gaan? Hoelang zullen ze duren?

Wordt een intelligent bewegwijzeringssysteem overwogen? Wat zal dat precies inhouden?

Zal de tunnel tijdens de werken voor het verkeer worden afgesloten? Welke alternatieve route zal men voorstellen?

Zal het Belirisakkoord voor de financiering van die werken worden gebruikt? De helft van de 125 miljoen euro die enkele maanden geleden via Beliris werd vrijgemaakt, moet voor mobiliteit worden aangewend. Vallen de werken aan de Leopold II-tunnel of de andere Brusselse tunnels hieronder?

Zijn er in 2012 nog bijkomende renovatiewerken in andere tunnels gepland?

concernant "les travaux dans les tunnels bruxellois et la programmation des travaux prioritaires".

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

M. Philippe Pivin.- Je vous ai déjà interpellée à plusieurs reprises sur la situation et les urgences de rénovation des tunnels de la Petite ceinture. La dernière fois, vous m'aviez répondu de manière quelque peu inquiétante qu'un état des lieux existait en effet et que les conclusions de celui-ci énonçaient l'indispensable modernisation de tous les tunnels bruxellois, et ce pour un coût de 400 millions d'euros.

En octobre 2009, vous m'aviez indiqué que la Région ne pouvait prendre en charge un tel montant et qu'il était nécessaire de faire appel aux fonds Beliris. Vous m'aviez également répondu qu'un ordre de priorité était à mettre en place en fonction des moyens régionaux.

Aujourd'hui, un cahier des charges est en cours de rédaction pour la refonte complète d'un des plus grands tunnels de la Région : le tunnel Léopold II. J'ai déjà eu l'occasion de souligner auparavant l'état de détérioration avancé de celui-ci - dalle de béton effondrée, infiltrations d'eau créant des crevasses dans l'asphaltage, etc... - qui crée des risques certains pour les usagers. Une visite doit d'ailleurs avoir lieu ce soir ou demain soir, pour contrôler certains dispositifs à l'intérieur du tunnel.

Il est satisfaisant de constater que des décisions se prennent en la matière, car vos précédentes réponses à mes différentes interpellations sur le sujet étaient inquiétantes.

Quels sont les travaux qui seront réalisés dans le cadre de cette refonte du tunnel Léopold II ?

À combien s'élève le coût estimé de ces travaux ? À quel moment ces travaux débuteront-ils et quelle en sera la durée ?

Un dispositif de signalétique intelligent a-t-il été envisagé ? Si oui, quelles en seront les caractéristiques ?

Le tunnel sera-t-il interdit à la circulation pour la durée des travaux ? Dans ce cas, quelle alternative de circulation envisage-t-on ?

L'accord Beliris intervient-il dans le financement de ces travaux ? Il avait été annoncé que la moitié des 125 millions de Beliris débloqués il y a quelques mois serait dédiée à la politique de mobilité. Est-ce le cas pour ces travaux ou pour d'autres à prévoir dans les autres tunnels bruxellois ?

Quelles sont les autres rénovations de tunnels programmées en 2012 ?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In de Leopold II-tunnel zullen de volgende werken worden uitgevoerd:

- vernieuwing van de rijweg en de trottoirs;
- aanleg van bijkomende nooduitgangen en aanpassing van de bestaande nooduitgangen;
- loskoppeling van de brandinstallaties en de hulpposten;
- volledige renovatie van de uitrusting van de hulpposten;
- vervanging van het ventilatiesysteem door een semitransversaal rookafzuigsysteem;
- plaatsing van een afsluitingssysteem aan het begin van de tunnel, met renovatie van de dynamische signalisatie en de vaste lichtsignalisatie;
- vernieuwing van de videobewaking;
- invoering van automatische incidentdetectie en renovatie van het branddetectiesysteem;
- volledige vernieuwing van het supervisiesysteem;
- vernieuwing en scheiding van de antennekabel voor radio-emissies;
- brandbestendig maken van de tunnelkokers, technische lokalen en nooduitgangen;
- vernieuwing van de verlichting;
- vernieuwing van de hoog- en

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La liste prévisionnelle des travaux qui seront réalisés dans le tunnel Léopold II est la suivante :

- réfection de la chaussée et des trottoirs, y compris la mise en place d'une conduite incendie protégée du gel et la sécurisation du cheminement des câbles à haute tension ;
- création d'issues de secours supplémentaires et mise en conformité des issues existantes ;
- dissociation des équipements incendie et des postes de secours (les niches existantes deviendront alternativement une niche incendie ou un poste de secours, sans mélange des fonctions) ;
- rénovation complète des équipements des postes de secours (téléphones de sécurité, éclairage, extincteurs, implantation de prises électriques...) et implantation d'hydrants adaptés dans les niches incendie ;
- rénovation complète du système de ventilation, remplacé par un système de désenfumage de type semi-transversal ;
- mise en place d'un système de fermeture aux têtes du tunnel avec la rénovation du système de signalisation dynamique et de signalisation lumineuse fixe ;
- rénovation du système de vidéosurveillance passant par la mise en œuvre d'un système de détection automatique d'incident et la rénovation du système de détection incendie ;
- rénovation complète du système de supervision ;

- laagspanningsborden;*
- *invoering van een fysieke drempel om zwaar vervoer onmogelijk te maken.*

De werken worden geraamd op 110 miljoen euro, exclusief BTW. Zij zullen ongeveer drie jaar duren. De aanvang van de werken hangt af van het DBFM-contract (Design, Build, Finance and Maintain) met de privépartner, maar we hopen tegen midden 2014 te kunnen starten.

Een groot deel van de werken zal 's nachts worden uitgevoerd, zodat de tunnel overdag kan openblijven voor het verkeer. Voor bepaalde werken, zoals de vernieuwing van de rijweg, zal de tunnel niettemin ook overdag moeten worden gesloten. Die sluiting moet worden goedgekeurd door de coördinatiecommissie en zal indien nodig tot de schoolvakantieperiodes en andere geschikte periodes worden beperkt.

Het verkeer zal bovengronds worden omgeleid en de fasering van de verkeerslichten zal worden aangepast om een zo goed mogelijke doorstroming op de as Leopold II - Keizer Karel te verzekeren.

Op dit moment wordt de deelname van Beliris voor dit project niet overwogen. Er is gekozen voor een DBFM-contract. De projecten van Beliris voor de komende jaren moeten nog met de nieuwe federale regering worden besproken. Misschien zal het dan mogelijk zijn om Belirismiddelen te verkrijgen.

In 2012 zijn voorts nog belangrijke renovatiewerken gepland in de Stefaniatunnel (plaatsing van een nieuwe centrale wand), de Louizatunnel (vernieuwing van de toegangshelling aan de Hallepoort) en de Boileautunnel (vernieuwing van de toegangshellingen).

- rénovation et cantonnement du câble rayonnant pour les émissions radio ;
- protection au feu des structures des pertuis, des locaux techniques et des sorties de secours ;
- rénovation de l'éclairage normal ;
- rénovation des tableaux haute et basse tension ;
- mise en place d'un gabarit physique interdisant l'accès du tunnel aux poids lourds.

Le montant des travaux est estimé à 110 millions d'euros hors TVA et la durée des travaux est estimée à trois ans. Le début des travaux est fonction de la conclusion du contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) avec le partenaire privé. Sous toutes réserves liées à l'avancement des études et des négociations préalables, ils pourraient débuter à la mi-2014.

La majorité des travaux sera réalisée de nuit afin de maintenir le tunnel ouvert à la circulation pendant la journée. Certaines phases de travaux nécessiteront une fermeture 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 qui devra être autorisée par la Commission de coordination des chantiers et qui, le cas échéant, sera limitée aux périodes de congés scolaires et aux autres périodes potentiellement propices.

Quelle que soit la fermeture, la circulation sera déviée en surface, et aux carrefours, les grilles de feux seront adaptées pour assurer autant que possible la fluidité dans l'axe Léopold II - Charles-Quint.

La participation de Beliris n'est actuellement pas envisagée pour ce projet. On parle d'un contrat DBFM. Les programmes de Beliris pour les années suivantes sont encore à négocier avec le nouveau gouvernement fédéral. Il sera peut-être possible d'obtenir une intervention de Beliris.

Outre les opérations de maintenance courantes réparties sur l'ensemble du réseau de tunnels, les rénovations importantes actuellement programmées en 2012, sous réserve de l'obtention des crédits nécessaires au budget 2012, concernent le tunnel Stéphanie pour la pose d'un nouveau voile central, le tunnel Louise pour la rénovation de la trémie côté Porte de Hal et le tunnel Boileau pour la

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOËL RIGUELLE

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

betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van MIVB-vervoerbewijzen met ecocheques".

De voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Ik heb al eerder mijn ontevredenheid geuit, omdat de MIVB geen ecocheques als betaalmiddel voor vervoersbewijzen aanvaardt.*

Ecocheques zijn bedoeld om de aankoop van milieuvriendelijke goederen of diensten fiscaal interessant te maken.

De promotie van duurzame mobiliteit, waaronder openbaar vervoer, is van groot belang voor duurzame ontwikkeling. Het is jammer dat de MIVB dat niet inzet.

Volgens de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst is het nog steeds niet toegelaten om abonnementen voor openbaar vervoer met ecocheques te betalen, maar sinds 1 januari 2011 mogen deze cheques wel gebruikt worden voor de aankoop van andere vervoersbewijzen. Ik stel echter vast dat de MIVB ze nog altijd niet aanvaardt.

In februari 2010 zei u dat u de kwestie zou bespreken. Een jaar later was u minder optimistisch en verklaarde u dat de MIVB drie voorwaarden stelde: de waarde van het vervoersbewijs moest minstens even hoog zijn als die van de ecocheque, ecocheques zouden enkel in Bootiks en Kiosks worden aanvaard, en het gebruik van ecocheques mag niet tot een inkomstenverlies voor de MIVB leiden.

De laatste eis ligt het moeilijkst, want de bedrijven

rénovation des trémies.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOËL RIGUELLE

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

concernant "les perspectives d'achat de titres de transport de la STIB par éco-chèques".

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

M. Joël Riguelle.- Dans cette enceinte, certains collègues et moi-même avons déjà déploré le fait que la STIB n'autorise pas les écochèques comme moyen de paiement pour l'achat de ses titres de transport.

Ces chèques représentent un incitant fiscal important permettant d'augmenter le pouvoir d'achat pour des produits ou prestations à caractère écologique.

S'il est une attitude propice au développement durable, c'est la promotion de la mobilité durable, en ce compris l'utilisation durable des transports en commun. Pourtant, en matière de pouvoir d'éco-achat individuel, la STIB restreint celui de ses usagers de manière regrettable.

La nouvelle convention collective du travail n° 98bis modifiant la convention collective n° 98 exclut toujours de sa liste des services et produits pouvant être acquis avec des écochèques les abonnements pour les transports en commun, mais depuis le 1er janvier 2011, elle inclut l'achat de titres de transport.

Or, à l'heure où j'écris ma question, force est de constater que les écochèques ne sont toujours pas agréés par la STIB. Les négociations sont-elles seulement en cours ?

En février 2010, vous m'aviez répondu que vous comptiez entamer des discussions sur ce sujet. Un

die ecocheques uitgeven, houden bij de terugbetaling aan bedrijven die de cheques als betaalmiddel aanvaarden 5% van de waarde in om de verwerkingskosten te dekken.

Ik begrijp dat u niet bereid bent om de prijs van de tickets te verhogen, maar ik had ook de indruk dat u hoopte om nog een compromis te bereiken.

Hoe verklaart u dat andere openbare vervoersmaatschappijen, waaronder de NMBS, wel ecocheques aanvaarden, ook al vergt dat extra kosten?

Hebt u met de MIVB onderhandeld over de ecocheques? Werd er een oplossing gevonden?

Zijn er nog problemen die een akkoord in de weg staan? Wordt het misschien wachten op een nieuw beheerscontract?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB heeft haar standpunt niet gewijzigd. Ik overloop even de voorwaarden die de MIVB stelt om de ecocheques te aanvaarden: de waarde van het vervoersbewijs moet minstens even hoog zijn als die van de ecocheque, ecocheques mogen enkel in Bootiks en Kiosks worden aanvaard en het gebruik van ecocheques mag niet tot een inkomstenverlies voor de MIVB leiden. De bedrijven die de ecocheques uitgeven blijven echter ook bij hun standpunt en houden 3

an plus tard, vous vous montriez moins optimiste, citant trois conditions émises par la STIB : la valeur d'achat devait être égale ou supérieure à la valeur nominale de l'écochèque présenté, l'utilisation de ce mode de paiement pouvait uniquement avoir lieu dans les enseignes Bootik et Kiosk et, cerise sur le gâteau, la STIB n'entendait subir aucun impact financier.

Cette dernière exigence serait la plus difficile à satisfaire puisqu'officiellement, les sociétés émettrices de ces chèques retiennent à leurs affiliés un escompte de 5% sur la valeur totale du remboursement des chèques pour couvrir les frais de traitement (vous avanciez plus précisément des chiffres de 3 à 5% dans le cas de la STIB).

J'entends votre souci de ne pas répercuter ce coût sur le prix des tickets, mais, lors de votre dernière intervention en commission, en février dernier, j'ai aussi compris que vous n'excluez pas de trouver malgré tout un compromis convenable.

Comment justifier la disparité entre les trois sociétés régionales de transports en commun dont la STIB et la SNCB, qui accepte désormais ces chèques, et ce, malgré les coûts directs et les investissements nécessaires ?

Des contacts en vue d'un compromis ont-ils finalement été établis entre votre cabinet et la STIB, voire entre la STIB et les sociétés émettrices d'écochèques ? Dans l'affirmative, des pistes ont-elles été dégagées ?

D'autres obstacles entravent-ils le chemin vers un éventuel accord ? Ou faudra-t-il alors attendre le nouveau contrat de gestion ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Sur ce dossier, la position de la STIB n'a pas changé. Je vous rappelez les conditions auxquelles la STIB est disposée à utiliser les écochèques.

Premièrement, la valeur d'achat doit être égale ou supérieure à la valeur nominale de l'écochèque présenté en guise de paiement, afin d'éviter les problèmes de change.

Deuxièmement, l'utilisation des écochèques comme

tot 5% in van de waarde van ecocheques die door de deelnemende instanties worden aanvaard. De MIVB is niet bereid om die commissie te betalen. De Lijn en de TEC huldigen dezelfde opvatting.

Het milieu heeft er ook geen baat bij dat de MIVB betaalt voor een systeem waarmee werkgevers de sociale bijdragen voor hun werknemers kunnen beperken. Elke euro die de MIVB als commissie moet ophoesten aan de bedrijven die ecocheques uitgeven, kan niet meer worden gebruikt om het openbaar vervoer te verbeteren.

De MIVB wil het gebruik van ecocheques beperken en enkel toelaten om abonnementen te kopen. Ten eerste kunnen zo een aantal operationele problemen inzake de verkoop van losse tickets worden vermeden, en ten tweede worden klanten op die manier gestimuleerd om een abonnement te kopen.

Het standpunt van de MIVB is niet definitief. Er is nog ruimte voor onderhandelingen. Het lijkt me ook normaal dat de MIVB geen inkomstenverlies mag lijden door de ecocheques.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOPHIE BROUHON

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-

moyen de paiement doit se limiter exclusivement aux enseignes Bootik et Kiosk de la STIB. Ceci afin, notamment, de ne pas pénaliser le réseau des revendeurs auquel la STIB ne peut imposer l'acceptation des écochèques et le traitement administratif qui y est lié.

Troisièmement, l'acceptation des écochèques ne peut avoir aucun impact financier pour la STIB. Or, à ce jour, les éditeurs restent sur leur position qui est de réclamer à la STIB un escompte de 3 à 5% pour les écochèques qui seraient acceptés par son réseau de vente. La STIB est prête à entreprendre la démarche à condition de ne pas devoir payer cette commission. Quand les éditeurs reverront leur position, la STIB sera enclue à reconsidérer l'acceptation des écochèques. Les sociétés De Lijn et TEC ont également adopté cette position.

Il serait en effet peu écologique que les transports publics, secteur particulièrement durable, paient pour un système permettant aux employeurs de limiter leurs cotisations sociales. On pourrait dire que chaque euro que la STIB devra payer sous la forme de commission aux entreprises qui distribuent ces chèques est un euro qui ne pourra être consacré à l'amélioration des transports publics.

Enfin, la STIB reste demandeuse de limiter l'utilisation des écochèques à l'achat d'abonnements, afin, d'une part, d'éviter les problèmes opérationnels liés à la vente de tickets à la prestation et, d'autre part, d'inciter à l'achat d'abonnements dans une logique de recrutement et de fidélisation de la clientèle.

La position de la STIB n'est donc pas figée. Il reste une marge de discussion si la volonté s'en manifeste. Il me semble normal que ce système ne soit pas installé au détriment des revenus de la STIB.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SOPHIE BROUHON

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,**

GERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de problemen bij de werken in de Brouwerijstraat".

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon.- De Brouwerijstraat is een belangrijke handelsstraat aan het Flageyplein. Sinds maanden - en zelfs jaren - kampt deze straat met problemen.

De werken voor de heraanleg van de straat zijn deze zomer van start gegaan met een eerste fase in juli en een tweede in augustus. Tijdens de werken doken er een aantal problemen op, waardoor de werf in september nog altijd niet was voltooid. Pas een paar dagen geleden gingen de werkzaamheden opnieuw van start.

Hebben de werken in de Brouwerijstraat vertraging opgelopen? Zo ja, waarom? Welke maatregelen werden er genomen om de vertraging in te halen? Werd de heraanleg van het wegdek reeds door Mobiel Brussel aanbesteed? De derde fase moet normaal gezien in september van start gaan. Als men nog niet tot aanbesteding is overgegaan, welke gevolgen heeft dat dan voor het verloop van de werken? Blijft de planning van de werken behouden? Wanneer zal de derde fase van start gaan? Hoe staat het met de problemen die de werken in de Brouwerijstraat veroorzaken?

Tijdens de tweede fase rezen er problemen in verband met de verhoging van de trambedding met vijftien centimeter ten opzichte van het voetpad. Welk type tram zal in de Brouwerijstraat rijden? Is de trambedding daarop voorzien?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De werken in de Brouwerijstraat verlopen in drie fasen.

De eerste fase betreft de concessiehouders. Die werken gingen van start op 2 november 2010. De tweede fase betreft de werken aan de sporen door de MIVB. Ze startte op 4 juli 2011 en werd op 7 oktober 2011 beëindigd. De sporen werden

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les problèmes liés aux travaux dans la rue de la Brasserie".

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

Mme Sophie Brouhon (en néerlandais).- *Les travaux de réaménagement entamés cet été rue de la Brasserie ne sont toujours pas terminés en raison de divers problèmes.*

Quelles sont les raisons des retards pris par ce chantier ? Quelles mesures prévoyez-vous pour le rattraper ? Le réasphaltage de la route a-t-il fait l'objet d'une adjudication par Bruxelles Mobilité ? Dans le cas contraire, quelles sont les conséquences pour le déroulement des travaux ? La planification des travaux est-elle maintenue ? Quand débutera la troisième phase du chantier ?

Au cours de la deuxième phase, des problèmes liés à l'élévation de la voie de tram de 15 cm par rapport au trottoir sont apparus. Quel type de site propre prévoyez-vous ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Les travaux dans la rue de la Brasserie se déroulent en trois phases. Les travaux de la phase 1 concernent les concessionnaires. Ils ont débuté le 2 novembre 2010. La phase 2 concerne les travaux sur les voies, effectués par la STIB, qui ont débuté le 4 juillet 2011 et se sont terminés le 7 octobre 2011. La phase 3 concerne les travaux de Bruxelles Mobilité : bandes de*

vernieuwd, er werd asfalt tussen de sporen gelegd en er werd een watergeul aangelegd tussen de parkeerstrook en de rijweg, met bijhorende asfaltering. De derde fase betreft werken van Mobiel Brussel, met parkeerstroken, voetpaden, beplantingen, tramhaltes en verlichting.

Tot nu toe liepen de werken geen vertraging op. We wachten nog op de gewijzigde stedenbouwkundige vergunning betreffende het plaatsen van de bovenleidingspalen van de MIVB op het voetpad van de Brouwerijstraat en de aanleg van de halte voor bus 59 ter hoogte van de Giststraat.

De aanvraag werd op 4 augustus 2011 ingediend. Het dossier werd op 29 september 2011 volledig verklaard. De werken van Mobiel Brussel werden op 4 oktober 2011 aan de aannemer betekend.

Ik licht ook de planning van de werken toe, die u allicht het meest zal interesseren. De aannemer bestelt het nodige materiaal en bezorgt Mobiel Brussel zo snel mogelijk een voorstel inzake de uitvoering van de werken. Waarschijnlijk zullen de werken in januari 2012 beginnen. Hopelijk zullen de weersomstandigheden dat toelaten.

Ik wil kort de balans opmaken van de problemen met omwonenden tijdens de werken. Er waren vooral klachten over de werken van Vivaqua. Over dat probleem werd trouwens al eens eerder een mondelinge vraag gesteld. De klachten werden door Vivaqua zelf behandeld.

Er waren ook klachten over de geurhinder als gevolg van werken van de MIVB, die de riolering liet schoonmaken. Tot slot was er op 19 september ook een klacht over geborsten ruiten. Die wordt door de MIVB behandeld.

Er zijn geen klachten over de werken van Mobiel Brussel, maar dat is normaal, want de aannemer is nog niet begonnen met de werken.

De trams die gebruikt zullen worden op lijn 81, zijn trams van het type 7900. De haltes krijgen een lengte van 45 m omdat dit gecombineerde haltes zijn voor tram en bus. Vermits lijn 81 na 20 uur vervangen wordt door lijn 83, is het mogelijk dat er ook trams T3000 worden ingezet. De spoorlegging is onafhankelijk van het ingelegde type tram en is aangepast aan alle types van het MIVB-net.

stationnement, trottoirs, plantations, arrêts de tram et éclairage.

Jusqu'à présent, les travaux n'ont pas pris de retard. Nous attendons encore le permis d'urbanisme modificatif concernant le placement des poteaux caténaires de la STIB sur le trottoir de la rue de la Brasserie et l'aménagement de l'arrêt du bus 59 rue de la Levure.

Pour ce qui est de la planification des travaux, l'entrepreneur commande les matériaux et transmet au plus vite une proposition d'exécution à Bruxelles Mobilité. Les travaux débuteront probablement en janvier 2012, si les conditions climatiques le permettent.

Les plaintes émanant des riverains portent surtout sur les travaux effectués par Vivaqua, d'autres concernent les odeurs d'égout dues aux travaux effectués par la SITB, et une seule signale des vitrages fêlés. Vivaqua et la STIB se sont chargées du traitement de ces plaintes.

Il n'y a aucune plainte à propos des travaux de Bruxelles Mobilité puisque les travaux n'ont pas encore commencé.

Les arrêts feront 45 m, car ils sont destinés aux utilisateurs des bus et des trams.

Les trams qui seront utilisés sur la ligne 81 sont de type 7900 et il est possible qu'il y ait aussi des T3000 sur la ligne 83. Le placement des voies est indépendant du type de tram utilisé.

De voorzitter.- Mevrouw Brouhon heeft het woord.

Mevrouw Sophie Brouhon (*in het Frans*).- *We zullen dus een maand vertraging oplopen, zonder rekening te houden met eventuele slechte weersomstandigheden?*

Mevrouw Brigitte Grouwels.- Brussel Mobil stelt dat er geen vertraging is. U hebt de timing.

- *Het incident is gesloten.*

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

Mme Sophie Brouhon.- Nous aurons donc un mois de retard sur le programme prévu, sans tenir compte des conditions climatiques difficiles éventuelles ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (*en néerlandais*).- *Selon Bruxelles Mobilité il n'y a pas de retard. Vous avez le calendrier.*

- *L'incident est clos.*
