



**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 9 NOVEMBRE 2011**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 9 NOVEMBER 2011**

—

---

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

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Service des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Dienst verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| INTERPELLATIONS  | 8  | INTERPELLATIES   | 8  |
| - de M. Eric Tomas   | 8  | - van de heer Eric Tomas   | 8  |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du<br>Gouvernement de la Région de Bruxelles-<br>Capitale, chargée des Travaux publics et<br>des Transports, |    | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister<br>van de Brusselse Hoofdstedelijke<br>Regering, belast met Openbare Werken en<br>Vervoer, |    |
| concernant "l'extension de la grande<br>surface Ikea et l'aménagement de la<br>chaussée de Mons".  |    | betreffende "de uitbreiding van IKEA en<br>de heraanleg van de Bergensesteenweg".  |    |
| <i>Discussion – Orateurs: Mme Brigitte<br/>Grouwels, ministre, M. Eric Tomas.</i>  | 11 | <i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte<br/>Grouwels, minister, de heer Eric Tomas.</i>   | 11 |
| - de Mme Viviane Teitelbaum  | 14 | - van mevrouw Viviane Teitelbaum   | 14 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du<br>Gouvernement de la Région de Bruxelles-<br>Capitale, chargée des Travaux publics et<br>des Transports, |    | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister<br>van de Brusselse Hoofdstedelijke<br>Regering, belast met Openbare Werken en<br>Vervoer, |    |
| concernant "l'augmentation du ticket<br>unique".   |    | betreffende "de stijging van de prijs van<br>de Jump-kaart".   |    |
| Interpellation jointe de M. Vincent De Wolf,   | 14 | Toegevoegde interpellatie van de heer<br>Vincent De Wolf,  | 14 |
| concernant "l'annonce d'une hausse des<br>tarifs de la STIB".  |    | betreffende "de aangekondigde verhoging<br>van de MIVB-tarieven".  |    |
| Interpellation jointe de M. Yaron Pesztat,   | 14 | Toegevoegde interpellatie van de heer<br>Yaron Pesztat,  | 14 |
| concernant "les augmentations tarifaires<br>proposées par la STIB pour 2012".  |    | betreffende "de tariefverhogingen die de<br>MIVB voorstelt voor 2012".   |    |

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| <i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Olivia P'tito, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Yaron Pesztat, M. Jef Van Damme, Mme Béatrice Fraiteur, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, M. Jamal Ikazban, président.</i> | 21 | <i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Olivia P'tito, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Yaron Pesztat, de heer Jef Van Damme, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Jamal Ikazban, voorzitter.</i> | 21 |
| <i>Ordres du jour – Dépôt</i>  | 34 | <i>Moties – Indiening</i>   | 34 |
| - de M. Aziz Albishari   | 34 | - van de heer Aziz Albishari  | 34 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,   |    | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,   |    |
| concernant "les problèmes liés aux voiries aux abords de la gare du Midi".   |    | betreffende "de problemen met betrekking tot de wegen en het verkeer rond het Zuidstation".   |    |
| Interpellation jointe de M. Jef Van Damme,   | 34 | Toegevoegde interpellatie van de heer Jef Van Damme,  | 34 |
| concernant "le stationnement sauvage aux abords de la gare du Midi".   |    | betreffende "het wildparkeren in de omgeving van het Zuidstation".  |    |
| <i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Aziz Albishari, M. Jef Van Damme.</i>   | 38 | <i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Aziz Albishari, de heer Jef Van Damme.</i>   | 38 |
| - de M. Philippe Pivin   | 43 | - van de heer Philippe Pivin  | 43 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,   |    | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,   |    |
| concernant "la mise en place d'une autorité unique en matière de sécurité dans les gares et le réseau de la STIB".   |    | betreffende "de invoering van een enkele autoriteit voor de veiligheid in de stations en het net van de MIVB".  |    |

|   |  |
|---|--|
| <p><i>Discussion – Orateurs : Mme Carla Dejonghe, M. Ahmed El Ktibi, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i> 44</p> <p>- de Mme Elke Roex 48</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "les problèmes de mobilité rencontrés par Audi Forest".</p> <p><i>Discussion – Oratrice : Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i> 49</p> <p>QUESTIONS ORALES 52</p> <p>- de Mme Caroline Persoons 52</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la mise en œuvre de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois".</p> <p>- de Mme Annemie Maes 52</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le réaménagement de l'avenue Woeste à Jette".</p> | <p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Carla Dejonghe, de heer Ahmed El Ktibi, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i> 44</p> <p>- van mevrouw Elke Roex 48</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de mobiliteitsproblemen van Audi Vorst".</p> <p><i>Bespreking – Spreker: mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i> 49</p> <p>MONDELINGE VRAGEN 52</p> <p>- van mevrouw Caroline Persoons 52</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de nieuwe look van de Brusselse taxi's".</p> <p>- van mevrouw Annemie Maes 52</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de heraanleg van de Woestelaan in Jette".</p> |
|---|--|

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| - de M. Jef Van Damme  | 53        | - van de heer Jef Van Damme   | 53        |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,   |           | aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,   |           |
| concernant "les places assises réservées aux personnes de plus de 65 ans dans les transports en commun".   |           | betreffende "gereserveerde zitplaatsen bij het openbaar vervoer voor 65-plussers".  |           |
| <b>INTERPELLATIONS</b>   | <b>53</b> | <b>INTERPELLATIES</b>   | <b>53</b> |
| - de Mme Danielle Caron  | 53        | - van mevrouw Danielle Caron  | 53        |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,   |           | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,   |           |
| concernant "la place faite aux cyclistes dans les aménagements de voirie".   |           | betreffende "het rekening houden met de criteria inzake fietsvriendelijkheid bij de aanleg van de wegen".   |           |
| <i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Danielle Caron.</i>  | 57        | <i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Danielle Caron.</i>   | 57        |
| - de M. Ahmed El Ktibi   | 63        | - van de heer Ahmed El Ktibi  | 63        |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |           | tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |           |
| concernant "l'utilisation de scooters électriques sur le territoire de notre Région".  |           | betreffende "het gebruik van elektrische scooters op het grondgebied van ons gewest".   |           |
| Interpellation jointe de Mme Brigitte De Pauw,   | 63        | Toegevoegde interpellatie van mevrouw Brigitte De Pauw,   | 63        |

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| concernant "la promotion des vélos électriques".   |    | betreffende "het stimuleren van elektrische tweewielers".   |    |
| <i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Brigitte De Pauw.</i>   | 65 | <i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>                               | 65 |
| QUESTION ORALE   | 71 | MONDELINGE VRAAG  | 71 |
| - de Mme Brigitte De Pauw  | 71 | - van mevrouw Brigitte De Pauw  | 71 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |    | aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |    |
| concernant "la proportion de femmes parmi les cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale".  |    | betreffende "het aandeel van vrouwen onder fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".   |    |

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. ERIC TOMAS

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

**concernant "l'extension de la grande surface  
Ikea et l'aménagement de la chaussée de  
Mons".**

**M. le président.-** La parole est à M. Tomas.

**M. Eric Tomas.-** Je remercie mes collègues d'avoir accepté que je passe en premier. J'ai en effet un problème d'agenda car je dois également siéger cet après-midi au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles où j'ai renoncé à poser une question d'actualité pour pouvoir être présent ici à l'heure.

En février 2010, je vous interpellais sur l'aménagement de la chaussée de Mons à Anderlecht, à hauteur de la grande surface Ikea.

L'aménagement de cette voirie régionale, axe important de pénétration en Région bruxelloise, est en effet totalement insatisfaisant, et, depuis mon interpellation, la situation n'a fait que se dégrader.

La croissance des activités de ce site commercial, une première augmentation des surfaces de magasin et un projet de nouvel agrandissement m'amènent à revenir sur cette question.

Mais d'abord, je souhaite camper le décor. J'ignore si vous vous êtes rendue récemment sur place, Madame la ministre. Dans le sens de la sortie d'Anderlecht vers la Région flamande, il y a peu de

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER ERIC TOMAS

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

**betreffende "de uitbreiding van IKEA en de  
heraanleg van de Bergensesteenweg".**

**De voorzitter.-** De heer Tomas heeft het woord.

**De heer Eric Tomas (in het Frans).-** *In februari 2010 heb ik u reeds geïnterpelleerd over de heraanleg van de Bergensesteenweg aan de vestiging van de IKEA. De heraanleg van deze belangrijke toegangsweg laat te wensen over en de toestand is intussen alleen maar verergerd.*

*Toegenomen activiteiten en opeenvolgende uitbreidingen van de site nopen me ertoe nieuwe vragen te stellen.*

*Van Anderlecht naar het Vlaams Gewest telt de steenweg twee rijstroken en is er een goed aangeduide toegangsweg tot IKEA. Vanuit de andere richting is het andere koek.*

*In Sint-Pieters-Leeuw telt de Bergensesteenweg één rijstrook vanaf het kruispunt op 800 m van de grens met het Brussels Gewest. De rechterrijstrook is een busbaan voor de bussen van De Lijn.*

*Vanaf die versmalling tot aan Brussel, moet men drie kruispunten met verkeerslichten over. De busbaan loopt door en het verkeer blijft tot één rijstrook beperkt tot aan de lichten voor IKEA waar*



problèmes avec une chaussée à deux bandes de circulation et un accès au site commercial par deux bandes "tourne à gauche" avec des signaux lumineux. Dans l'autre sens, en revanche, c'est la galère...

En venant de Sint-Pieters-Leeuw et sur le territoire de cette commune, la chaussée de Mons est réduite à une bande de circulation depuis un carrefour situé environ 800 mètres avant l'entrée en Région bruxelloise, la bande de droite étant réservée aux bus de la société De Lijn.

Depuis ce rétrécissement, il faut franchir trois carrefours avec feux avant d'arriver à l'entrée de la Région bruxelloise où la bande réservée aux bus se poursuit, la circulation restant limitée à une seule bande avant d'arriver aux feux d'accès à Ikea, où la circulation peut enfin se faire sur deux bandes (en plus de la bande réservée aux bus)... mais uniquement sur une longueur de 80 mètres. Au-delà de ces feux, il y a une circulation sur deux bandes et l'accès au ring. Il n'y a donc plus de problème.

Exercice pratique : lundi dernier, vers 16h30, c'est-à-dire en dehors de la pointe matinale... Sur le territoire de Sint-Pieters-Leeuw, depuis le rétrécissement à une bande jusqu'à l'entrée en Région bruxelloise : 14 minutes pour parcourir 800 mètres, soit une vitesse de 3,43 km/h. Pendant cette période sont passés 4 bus et seulement, à mon grand étonnement, 8 contrevenants circulant sur la bande réservée aux bus. Depuis l'entrée en Région bruxelloise jusqu'aux feux d'accès à Ikea, 250 mètres en 1 minute 45 secondes, soit 8,57 km/h...

Une première raison de cet écoulement à la vitesse de l'escargot est la bande réservée aux bus. Je précise cependant que je ne mets pas en cause ni son existence, ni son utilité, surtout aux heures de pointe, pour favoriser les transports en commun.

Un autre aspect est l'existence, sur le territoire de la Région bruxelloise, d'une première sortie plus ou moins pirate de la grande surface, deux cent mètres avant les feux, et l'écoulement du trafic à ces feux tricolores. J'ai fait un pointage sur place qui permet de voir que, lorsque les feux sont au vert, ceux-ci permettent le passage, pendant une minute, d'environ 28 voitures. Puis, pendant près d'une minute, la sortie de la grande surface est autorisée. Au moment où les comptages ont été réalisés, 4 ou 5 voitures sont sorties du parking de la grande

*het verkeer over twee rijstroken gaat, maar slechts over 80 meter. Na de lichten rijdt het verkeer over twee rijstroken en komt men aan de Ring. Daar zijn er geen problemen meer.*

*Vorige donderdag buiten de spitsuren heb ik over 800 meter 14 minuten gedaan. In die tijd zijn mij op de busbaan vier bussen voorbijgereden en slechts acht auto's die dus in overtreding waren. Vanaf het binnenkomen van het Brussels Gewest tot aan de verkeerslichten aan de vestiging van IKEA heb ik 250 meter afgelegd in 1,45 minuten.*

*Een eerste aanwijsbare oorzaak voor die slakkengang is de busbaan, al stel ik het nut ervan niet in vraag.*

*Een ander probleem is de uitgang van de IKEA-vestiging op 200 meter voor de verkeerslichten en het effect ervan op het verkeer aan die lichten. Bij groen licht kunnen gedurende 1 minuut 28 auto's door. Vervolgens krijgen auto's die van de parking van IKEA komen ook ongeveer 1 minuut de tijd. Toen de telling plaatsvond, reden er een vijftal auto's uit de parking. Het verkeer wordt er dus nodeloos opgehouden.*

*Bij rood licht staat het verkeer over twee rijstroken 80 meter stil en gaat nadien over in één rijstrook. Wordt het groen, dan rijden de eerste tien auto's over twee rijstroken snel door en nadien volgen ongeveer 18 auto's over één enkele rijstrook.*

*Als IKEA wat grond zou afstaan, dan zou men 200 meter voor de verkeerslichten twee rijstroken, een busbaan, een fietspad en een voetpad kunnen aanleggen. Zo zouden er bijna vijftig auto's kunnen doorrijden, waardoor de doorstroming zou verbeteren met 70%.*

*Als de verkeerslichten wat langer groen zouden blijven, zou dat het aantal doorrijdende auto's doen verdubbelen. De afschaffing van de uitgang van IKEA ten slotte, zou bepaalde verkeersongelukken voorkomen en de doorstroming ten goede komen.*

*De steenweg verbreden was een optie die ik in 2010 al had aangekaart, maar daar was u toen niet voor te vinden. Intussen zou IKEA bereid zijn terrein af te staan voor de heraanleg van de steenweg. Klopt dat? Welk gevolg geeft het gewest aan dit voorstel?*

*Wat doen de gewestdiensten om dit vervuilende*

surface. Une première cause de ce bouchon permanent est donc le réglage des feux qui favorise la sortie de la surface commerciale au détriment de la circulation principale de la chaussée de Mons, et ce de manière assez incompréhensible.

La deuxième cause est le fait que, comme je l'ai déjà signalé, lorsque la circulation est arrêtée par le feu rouge, elle s'arrête sur environ 80m sur deux files - en moyenne, dix véhicules sont arrêtés -, puis sur une seule file. Lorsque le feu devient vert, les dix premiers véhicules dégagent rapidement les deux bandes et passent ensuite, à la queue-leu-leu, dix-huit autres voitures qui n'empruntent qu'une seule des deux bandes.

Un réaménagement de la chaussée en amont des feux sur une longueur de 200m permettrait, en empiétant sur le terrain d'Ikea, d'avoir deux bandes de circulation, une bande réservée aux bus, une piste cyclable, qui n'existe d'ailleurs qu'en Région bruxelloise, et un trottoir. Cela permettrait de faire passer le débit de véhicules au feu de 28 à environ 48, soit un gain de fluidité de près de 70%.

Si en plus la durée du passage au vert était augmentée, cela permettrait de doubler le débit actuel. Enfin, si la première sortie pirate était supprimée, la fluidité serait augmentée et certains accidents seraient évités.

J'avais évoqué cette possibilité d'élargissement de la chaussée en février 2010, mais le projet n'avait, à l'époque, pas suscité de réaction favorable de votre part. Depuis, il m'est revenu que la société Ikea aurait elle-même proposé de céder une partie de son terrain pour permettre un meilleur aménagement de la chaussée. Est-ce exact ? Quelle est la suite éventuelle donnée par l'administration régionale à cette proposition ?

De manière générale, que font les services régionaux pour améliorer cette situation d'encombrement quasi permanent de la chaussée de Mons à cet endroit, source de perte de temps et, je le souligne, de pollution atmosphérique tout au long de la journée ?

Des travaux d'agrandissement de la surface commerciale ont déjà eu lieu. Y a-t-il eu une étude de trafic à cette occasion et si oui, quels en sont les résultats ? On apprend par ailleurs qu'une extension importante de cette surface commerciale est

*verkeersinfarct te vermijden?*

*De uitbreidingswerken hebben al plaatsgevonden op het terrein. Is er destijds een verkeersstudie uitgevoerd? Welke resultaten heeft die opgeleverd? We vernemen dat een substantiële uitbreiding in zicht is. Heeft IKEA al een dossier ingediend? Is in een effectenstudie voorzien? Wat is het standpunt van de administratie over dit dossier? Hoe verloopt het overleg met de gemeente Anderlecht?*

projetée. Un dossier a-t-il été introduit auprès de votre administration ? Une étude d'incidence est-elle prévue ? Quelle est, de manière générale, l'attitude de votre administration par rapport à ce dossier ? Comment s'organise la concertation avec la commune d'Anderlecht qui est directement concernée par ces problèmes ?

*Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je vais répondre à vos questions portant sur la demande de permis. Nous n'avons pas eu connaissance d'une quelconque demande de permis d'urbanisme et encore moins d'une étude d'incidence pour l'extension d'Ikea.

Pour préparer la réponse à votre question, nous avons contacté la cellule incidences de l'AATL (Administration de l'aménagement du territoire et du logement) qui n'a pas non plus connaissance de ce dossier.

Le 13 octobre 2010, la commune d'Anderlecht a remis le dossier Ikea à mon administration. Les travaux qu'Ikea souhaite exécuter sont des travaux sur leur propriété et portent sur ce qui suit :

- l'augmentation de la capacité du stationnement souterrain de 1.157 à 1.205 places (+ 48) ;
- la diminution de la capacité du stationnement en surface de 301 places à 254 (- 47).

En d'autres termes, il s'agit d'une augmentation d'une seule place de stationnement, ce qui ne peut occasionner une augmentation du trafic dans les environs d'Ikea.

Nous prévoyons cependant des travaux à la chaussée de Mons mais qui ne concernent pas les alentours immédiats d'Ikea.

En ce moment, trois projets sont à l'étude :

- la cyclabilité sur la chaussée de Mons entre le canal et la place Bizet ;

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *We hebben geen weet van een vergunningsaanvraag of een effectenstudie voor de uitbreiding van IKEA. Het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) heeft evenmin weet van dit dossier.*

*Op 13 oktober 2010 heeft de gemeente Anderlecht het dossier van IKEA aan mijn administratie bezorgd. IKEA wil op het terrein waarvan het eigenaar is, de ondergrondse parkeerruimte vergroten met 48 eenheden en de bovengrondse parkeergelegenheid met 47 eenheden reduceren. Dat er welgeteld één parkeerplaats bijkomt, kan onmogelijk tot meer verkeershinder leiden.*

*Aan de Bergensesteenweg zijn werkzaamheden gepland, maar niet in de onmiddellijke buurt van IKEA. Momenteel lopen er studies over het fietsverkeer tussen het kanaal en het Bizetplein, over een verhoging van de reissnelheid tussen het kanaal en het Albertplein, en over de heraanleg van het deel tussen de brug van de Grote Ring en de spoorwegbrug.*

*De studie over het fietsverkeer zal ons in staat stellen de zwarte punten voor voetgangers, fietsers en automobilisten te leren kennen en hun noden op een veilige, doordachte manier in de openbare ruimte te integreren. De administratie bereidt daarvoor momenteel een vergunningsaanvraag voor.*

*Tussen het kanaal en het Albertplein kampt het openbaar vervoer momenteel met een te lage reissnelheid. De administratie heeft een voorstel uitgewerkt, dat de MIVB aanbelangt.*

- l'augmentation de la vitesse commerciale entre le canal et la place Albert ;
- le réaménagement de la chaussée de Mons entre le pont de la grande ceinture et le pont de chemin de fer (tout juste au-dessus du canal au CERIA).

La cyclabilité est un projet d'étude portant sur la mobilité qui nous permettra d'analyser les points noirs de tous les usagers de cette chaussée (piétons, cyclistes, automobilistes) et d'intégrer les usagers actifs de manière sécurisée et réfléchie (intégration de zones 30, création de passages pour piétons et de carrefours sécurisés,...). L'administration a déjà constitué un dossier en la matière pour la demande d'un permis d'urbanisme.

Entre le canal et la place Albert, il existe un point noir en matière de vitesse commerciale pour les transports en commun de sorte que ce tronçon doit être réaménagé en urgence. Mon administration a élaboré une proposition qui concerne la STIB.

Entre le pont de la grande ceinture et le pont de chemin de fer, une étude stratégique pour améliorer les liaisons entre la station CERIA métro et la future station RER est actuellement à l'arrêt. Nous avons cependant l'intention de la reprendre.

Du reste, ces trois projets ne sont pas liés au projet Ikea. Concernant la description que vous dressez de ce carrefour, en particulier la situation pour les automobilistes venant de Sint-Pieters-Leeuw en direction du Ring ou de Bruxelles, nous voulons en discuter avec Ikea mais ces discussions n'ont pas encore eu lieu. Par ailleurs, nous étudions avec la Région flamande la possibilité d'une meilleure liaison vers le Ring, dans l'objectif non pas d'attirer plus de voitures à Bruxelles mais d'organiser une meilleure circulation en provenance de Sint-Pieters-Leeuw vers le Ring.

**M. le président.**- La parole est à M. Tomas.

**M. Eric Tomas.**- Je prends acte de votre réponse. Mon interpellation n'a aucun caractère politique, elle revêt simplement un caractère pratique. Je suis très déçu des réponses de votre administration. J'ai l'impression que personne, au sein de cette dernière, ne se rend sur place. Les projets que vous avez annoncés sont certainement très intéressants, mais ne concernent pas la zone où les problèmes se

*Tussen de brug van de Grote Ring en de spoorwegbrug moet de verbinding tussen het metrostation COOVI en het toekomstige GEN-station worden verbeterd. De strategische studie daarover ligt momenteel stil, maar zal worden hervat.*

*Geen van de drie projecten houden verband met de werkzaamheden bij IKEA. De problemen aan het kruispunt moeten we nog met IKEA bespreken. In overleg met het Vlaams Gewest zullen we nagaan of er een betere verbinding met de Ring mogelijk is, zodat het verkeer van Sint-Pieters-Leeuw naar de Ring vlotter verloopt.*

**De voorzitter.**- De heer Tomas heeft het woord.

**De heer Eric Tomas** (in het Frans).- *Mijn interpellatie is zuiver praktisch van aard en niet politiek. Uw antwoord ontgoocht mij. Het vertrekt niet van terreinkennis. Uw projecten zijn wel interessant, maar ze hebben niets te maken met het gebied waar de problemen zich voordoen. U moet uw administratie aansporen om de situatie ter plekke te gaan bekijken. Ook IKEA zelf beseft dat*

posent. J'ai l'impression que l'administration se focalise sur des endroits où il y a des problèmes mineurs et oublie un endroit où un problème majeur se pose ! Je ne peux que vous engager à demander à votre administration d'aller voir sérieusement ce qui se passe à cet endroit. Je n'ai pas parlé des bouchons du samedi qui sont incommensurables. J'ai posé une question pratique. La société Ikea elle-même se rend compte que ça ne va pas et a proposé de céder une bande de terrain à la Région pour procéder à des aménagements. Est-ce exact ou non ? Qu'a fait l'administration de cette demande ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Nous avons déjà eu des conversations à ce propos, mais ces propositions n'ont pas encore été formalisées. Nous recherchons aussi des solutions avec les autorités communales, notamment Sint-Pieters Leeuw, principalement pour faciliter la circulation des transports en commun. La voirie, en effet, est saturée, et nous voudrions encourager les gens à utiliser d'autres moyens de déplacement que l'automobile. Évidemment, quand il s'agit, le samedi, de ramener une armoire de chez Ikea, les gens préfèrent prendre leur voiture !

La problématique est donc connue, mais nous n'avons pas encore tous les éléments en main. Nous allons cependant prendre contact avec Ikea pour voir si leur proposition non écrite tient toujours, et si elle peut constituer une solution aux problèmes de mobilité dans cette zone.

**M. le président.-** La parole est à M. Tomas.

**M. Eric Tomas.-** Je vous demande de donner instruction à votre administration de transformer ces conversations en réalisations. Il y a en effet un réel problème qui peut, techniquement, être résolu sans beaucoup de difficultés.

- *L'incident est clos.*

*er een probleem is en heeft voorgesteld om een stuk grond voor aanpassingen af te staan aan het gewest. Wat doet het gewest met die vraag?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Wij voeren hierover besprekingen, maar er zijn nog geen concrete voorstellen. We praten ook met de gemeenten, meer bepaald Sint-Pieters-Leeuw, over manieren om het openbaar vervoer vlotter te doen rijden. Wij moedigen andere transportmiddelen dan de auto aan, maar wie grote spullen koopt bij IKEA, rijdt natuurlijk liever met de eigen wagen.*

*Ik zal IKEA vragen of haar officieus aanbod nog steeds geldt en of dit een oplossing kan bieden voor het mobiliteitsprobleem in die buurt.*

**De voorzitter.-** De heer Tomas heeft het woord.

**De heer Eric Tomas (in het Frans).-** *Uw administratie moet niet praten, maar handelen. Er is een reëel probleem dat technisch gemakkelijk kan worden opgelost.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE  
TEITELBAUM**

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

**concernant "l'augmentation du ticket  
unique".**

**INTERPELLATION JOINTE DE  
M. VINCENT DE WOLF,**

**concernant "l'annonce d'une hausse des  
tarifs de la STIB".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. YARON  
PESZTAT,**

**concernant "les augmentations tarifaires  
proposées par la STIB pour 2012".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** La presse a largement fait écho du projet de la STIB d'augmenter ses tarifs. Pouvez-vous nous confirmer que cette tendance est définitivement arrêtée ? Le cas échéant, pouvez-vous chiffrer les différentes augmentations pour chaque catégorie de public visé ? Qui est à l'initiative de ces augmentations et quelles motivations y ont présidé ?

À ce stade, où en est précisément la procédure ? Le gouvernement soutient-il pleinement cette initiative ? A-t-il marqué son accord définitif sur cette augmentation tarifaire ou peut-elle encore faire l'objet d'arbitrages ? Les nouveaux tarifs entreront-ils en vigueur en février 2012 comme annoncé ? Une communication spécifique est-elle prévue à cet effet ?

D'après nos informations, ce sont surtout les abonnements destinés aux moins de 25 ans qui augmenteraient radicalement. L'abonnement

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW  
VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de stijging van de prijs van de  
Jump-kaart".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER VINCENT DE WOLF,**

**betreffende "de aangekondigde verhoging  
van de MIVB-tarieven".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER YARON PESZTAT,**

**betreffende "de tariefverhogingen die de  
MIVB voorstelt voor 2012".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- In de pers werd uitgebreid bericht over de plannen van de MIVB om de tarieven te verhogen. Kunt u ons bevestigen dat die beslissing is genomen? Kunt u de verhogingen toelichten? Wie heeft de beslissing genomen en waarom?**

*Wat is de stand van zaken? Staat de regering achter de maatregel? Heeft ze al haar definitieve akkoord verleend? Zullen de nieuwe tarieven van kracht worden in februari 2012? Komt er een informatiecampagne?*

*Volgens onze informatie zouden vooral de abonnementen voor jongeren onder de 25 jaar fiks duurder worden. De prijs van een MTB-maandabonnement stijgt van 39,50 euro naar 45,50 euro, die van een jaarabonnement van 415 euro naar 476 euro enzovoort.*

*Andere soorten abonnementen zouden slechts met*

mensuel MTB passerait de 39,50 euros à 45,50 euros, soit une hausse de plus de 15%. L'abonnement annuel passerait de 415 euros à 476 euros, soit plus de 14,70%. L'abonnement mensuel STIB passerait de 35,50 euros à 41 euros, soit plus de 15,5% ; l'abonnement annuel, de 373 euros à 430 euros, soit plus de 15,30%.

Les autres abonnements augmenteraient quant à eux de 1,5 à 2,20%, tandis que les tickets touristiques connaîtraient une hausse significative d'environ 40%. Le cas du ticket unique (voyage Jump) est également très interpellant, son prix passant de 1,80 euro à 2 euros pour le billet acheté hors véhicule et de 2 euros à 2,50 euros pour le billet acheté à l'intérieur du véhicule.

Cette augmentation est loin d'être anodine dans la mesure où le même ticket coûtait 1,70 euro en 2010, pour grimper à 1,80 euro en 2011 et, si cela se concrétisait, à 2 euros en 2012, soit une augmentation de 10% hors véhicule et de 25% lorsque le ticket est acheté dans le véhicule.

Ces données me laissent franchement dubitatives de la part d'un gouvernement qui place ses différents plans sous le signe du "durable". Comment favoriser le recours à l'alternative que doivent représenter les transports publics, dès lors que les prix augmentent constamment, de surcroît dans des proportions considérables ? Comment encourager le Bruxellois à privilégier, pour un petit trajet, le bus ou le tram, alors que son trajet aller-retour lui coûtera plus cher que d'emprunter son véhicule ?

Ce constat est en contradiction avec notre objectif en la matière.

Une telle augmentation aura un effet contre-productif et n'incitera pas les usagers à modifier leur mode de déplacement. Par conséquent, il sera également difficile de fidéliser de nouveaux clients.

En outre, cette augmentation tarifaire risque d'exclure une certaine catégorie d'usagers qui ne sera plus en mesure de payer son ticket.

Une étude a-t-elle été réalisée pour évaluer l'impact économique de ces augmentations ? Combien cela peut-il rapporter en termes financiers ?

Quels sont les risques d'une telle mesure en termes

*1,5% tot 2,20% duurder worden, maar de prijs van de toeristentickets stijgt met ongeveer 40%.*

*Ook Jumptickets of de éénritkaartjes worden fors duurder. In 2010 kostte een Jumpticket nog 1,70 euro, in 2011 al 1,80 euro en in 2012 zou het 2 euro kosten of zelfs 2,50 euro als je het in de bus of tram koopt. Dat is een stijging met respectievelijk 10%, tot 25%!*

*Dergelijke maatregelen horen niet bepaald thuis in een duurzaam beleid. Hoe zult u mensen overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken als de prijzen voortdurend gevoelig stijgen? Voor een korte rit is het zelfs goedkoper om je auto te gebruiken dan om bus of tram te nemen.*

*Een tariefverhoging is contraproductief en stimuleert mensen niet om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.*

*Het risico bestaat bovendien dat het openbaar vervoer voor heel wat mensen te duur wordt.*

*Hebt u een studie laten uitvoeren over de economische gevolgen van de tariefverhoging? Hoeveel zal de maatregel opbrengen?*

*Welke risico's brengt de maatregel met zich mee voor het aantal ritten?*

*U moet goed nadenken voordat u beslist om de tarieven te verhogen. Het risico bestaat dat de MIVB er uiteindelijk geld mee verliest omdat een aantal klanten afhaakt en minder mensen de overstap zullen maken naar het openbaar vervoer.*

*Worden er op middellange of lange termijn nog meer tariefverhogingen overwogen?*

de taux de fréquentation des transports publics ? Ce n'est certainement pas en augmentant pas le prix aussi régulièrement et aussi fortement que la STIB attirera de nouveaux clients.

Il importe de garder de la proportionnalité et de l'équilibre dans les mesures ainsi décidées et de bien les réfléchir en amont afin d'éviter, au final, de perdre plus d'argent que l'on en gagne suite à la diminution des recettes due à la baisse du nombre de clients actuels et à la perte de nouveaux clients potentiels.

Enfin, d'autres formules d'augmentations tarifaires sont-elles prévues ou programmées à court, moyen ou long terme ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

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

**M. Vincent De Wolf.-** Mme Teitelbaum a déjà bien balisé le terrain. Je voudrais néanmoins insister sur le fait que c'est bien le gouvernement qui doit prendre cette décision et non le conseil d'administration de la STIB. C'est ce que prévoient les textes légaux et le contrat de gestion.

Je ne souhaite donc pas que la ministre renvoie la balle à la STIB car c'est le gouvernement qui doit valider ou non la proposition d'augmentation tarifaire.

L'année 2012 devrait, semble-t-il, ne pas échapper à une nouvelle hausse des tarifs du transport public bruxellois, puisque vous venez, selon la presse, d'avaliser une proposition de hausse de prix des tickets et de tous les abonnements de la STIB.

Je pense qu'il faut avant tout réfléchir à ce problème de manière globale en fonction de notre contexte national mais aussi en nous comparant aux autres pays européens.

Nous savons que le transport public est un outil possible de désengorgement de la ville et qu'à ce titre nous devons le favoriser. Dans le contexte actuel, où vous tentez d'imposer un Plan régional de stationnement visant une réduction de 16% des places de stationnement en voirie, où le Plan Iris 2 vise, quant à lui, une réduction de 20% de la pression automobile à Bruxelles, et où le taux de satisfaction des services de la STIB continue de chuter chez les usagers, confirmant ainsi le constat

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

**De heer Vincent De Wolf (in het Frans).-** *Ik wil benadrukken dat het de regering is die over tariefverhogingen moet beslissen, niet de raad van bestuur van de MIVB. Dat staat in het beheerscontract en is duidelijk wettelijk bepaald. Mevrouw Grouwels, ik kan dan ook niet accepteren dat u de verantwoordelijkheid doorschuift naar de MIVB.*

*We lezen in de krant dat u hebt ingestemd met een verhoging van de tarieven van de MIVB.*

*Volgens mij moeten we dit probleem op een globale manier benaderen en ook rekening houden met de situatie in andere Europese landen.*

*Openbaar vervoer is een van de middelen om het verkeersinfarct aan te pakken. Daarom moeten we het bevorderen. U werkt aan een gewestelijk parkeerplan, waardoor 16% van de parkeerplaatsen zou worden afgeschaft en het Iris 2-plan zou het autoverkeer met 20% doen afnemen. Klanten zijn echter steeds minder tevreden over de MIVB. Het openbaar vervoer biedt dus nog steeds geen behoorlijk alternatief voor de auto. Het is dan ook verbijsterend dat de tarieven van de MIVB worden verhoogd.*

*De twee voornoemde plannen zijn nog niet gerealiseerd. Het aanbod voor de gebruikers van het openbaar vervoer is nog niet uitgebreid, de problemen met metrostations zijn nog niet opgelost en dan laat u de MIVB nog toe om hogere tarieven*



que le transport public bruxellois ne constitue toujours pas une alternative crédible à la voiture, cette annonce rend complexe.

Sachant que ces deux plans ne sont pas encore réellement mis en œuvre, que nous n'avons pas encore pu développer l'offre pour les usagers, ni régler la problématique des stations de métro, cela me paraît aberrant d'en arriver à des tarifs supérieurs à ceux de villes où les transports en commun fonctionnent bien, ce qui n'est pas notre cas.

Quand on est à Paris, on peut prendre le métro partout, jusqu'en banlieue sans devoir attendre trop longtemps. À partir du moment où nous constatons que dans d'autres grandes villes européennes, le service est supérieur au nôtre - que nous voudrions en prime faire payer plus cher -, cela ne peut être, à terme, que contre-productif.

À notre estime, la proposition de hausse des tarifs de la STIB viendrait directement sanctionner les usagers ponctuels du réseau avec une hausse de 10% du ticket unique et de 25% lorsqu'il est acheté dans un véhicule. Si une personne a l'habitude de prendre sa voiture et qu'elle hésite, pour un petit trajet, entre la voiture ou les transports en commun, devoir payer 2,5 euros pour un trajet (sans parler des problèmes d'attente, de rupture de charge, de confort ou d'insécurité), l'hésitation ne durera pas longtemps. C'est comme si nous faisons tout ce qu'il fallait pour décourager les personnes à prendre les transports publics.

La nouvelle tarification frapperait moins les passagers disposant d'un abonnement mais sont-ce vraiment ces passagers-là qu'il nous faut convaincre de prendre les transports en commun ?

S'agit-il de convaincre ceux qui sont déjà convaincus ou ceux qui ne sont pas encore convaincus ? La réponse me semble évidente.

Par ailleurs, vous connaissez les effets de la crise économique et la pauvreté en progression à Bruxelles. J'ai rencontré un pensionné qui me disait que son loyer augmentait de 45 euros par mois, ce qui est dramatique pour lui qui touche mensuellement une pension de 1.020 euros. L'augmentation dont il est question dans mon interpellation jointe touche donc durement les habitants. C'est d'autant plus inacceptable qu'on sait

*te vragen dan in andere steden, waar het openbaar vervoer wél goed functioneert.*

*In Parijs kan je bijvoorbeeld overal de metro nemen zonder lang te moeten wachten. De service van het openbaar vervoer in andere grote Europese steden is veel beter dan in Brussel en bovendien goedkoper.*

*De prijs voor een Jump-ticket zou met 10% stijgen en zelfs met 25% als het in een voertuig wordt gekocht. Ik denk niet dat mensen die niet vaak het openbaar vervoer gebruiken, voor korte ritten nog veel zullen twijfelen tussen de auto en het openbaar vervoer, zeker als men er nog eens de vertragingen, de overstapproblemen, het gebrek aan confort en de onveiligheid bij moet nemen. De regering lijkt er alles aan te doen om het openbaar vervoer onaantrekkelijk te maken.*

*De tarieven stijgen minder hard voor abonnementshouders, maar zij moeten toch niet echt meer worden gestimuleerd om over te schakelen op openbaar vervoer?*

*Het spreekt toch voor zich dat je vooral de mensen moet overtuigen die het openbaar vervoer nog niet nemen.*

*U weet welke gevolgen de economische crisis en de toenemende armoede hebben in Brussel. Ik ken een gepensioneerde die voortaan 45 euro meer huur moet betalen per maand. Als je met 1.020 euro moet rondkomen, is dat een drama. Ook de tariefverhogingen van de MIVB treffen de bevolking. Dat is des te ondraaglijker als je weet hoeveel armoede er in deze stad is.*

*Welk standpunt zal de regering innemen ten aanzien van de tariefverhoging? Hoe kunt u die verhoging verdedigen in het licht van het Iris 2-plan, het Parkeerplan en de mobiliteit in het algemeen?*

*Kunnen de tarieven wel worden verhoogd? Het beheerscontract van de MIVB loopt bijna ten einde.*

*Hoe wordt de prijs-kwaliteitverhouding van de MIVB beoordeeld in de evaluatie van dat beheerscontract?*

*Hoe zit het met de extra opbrengsten door een stijgende ticketverkoop in metrostations met*

très bien que la situation des ménages à Bruxelles et la pauvreté posent problème dans un contexte de boom démographique.

Quelle sera la position du gouvernement quant à cette proposition de hausse ? Comment validez-vous cette hausse de manière systémique au regard des Plan Iris, du Plan de stationnement et de la mobilité globale dans la ville ?

Qu'en est-il de la validité de cette hausse dès lors que prochainement le contrat de gestion de la STIB viendra à péremption ?

Quelle est l'évaluation faite du rapport qualité du service-prix dans l'évaluation de ce même contrat de gestion ?

Qu'en est-il de la hausse des recettes provenant de la vente de titres de transports dans les stations nouvellement équipées de portillons ?

Quelles sont les garanties avancées quant à une hausse de l'intervention des Communautés dans le coût des abonnements pour les jeunes ?

Quelle est la pertinence d'une telle augmentation tarifaire sachant que la collectivité paye déjà plus de 50% du coût du transport public à Bruxelles ?

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

**M. Yaron Pesztat.-** Comment se fait-il que la grille tarifaire soit parue dans la presse ? À l'occasion d'une fuite antérieure, vous aviez déclaré que vous alliez poursuivre et châtier sévèrement le coupable. S'agit-il ici une fuite organisée, tolérée, acceptée, voire encouragée ? Car comme l'a bien dit M. De Wolf, ce n'est pas la STIB, mais le gouvernement qui décide des tarifs, certes sur la base d'une proposition de la STIB. Évidemment, dès que l'annonce paraît dans la presse, tout le monde a l'impression que c'est fait ; et si ensuite nous changeons d'avis, la STIB sera vexée.

Or, en réalité, ces chiffres ne veulent rien dire, car tant que ces augmentations ne sont pas rapportées, par catégorie de titre de transport, au nombre de personnes concernées ainsi qu'à l'augmentation ou à la baisse des recettes qui y sont liées, on compare des pommes et des poires ! On peut s'inquiéter de

*poortjes?*

*Hebt u de garantie dat de gemeenschappen meer zullen bijdragen voor jongerenabonnementen?*

*De overheid betaalt al meer dan de helft van de kostprijs van het openbaar vervoer. Waarom dan nog de tarieven verhogen?*

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

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *Hoe verklaart u dat de nieuwe tarieven in de pers zijn verschenen? Bij een vorig, gelijkaardig incident zei u dat u de verantwoordelijke voor het lek streng zou straffen. Ik heb de indruk dat men dit lek allesbehalve afkeurt, en dergelijke praktijken zelfs aanmoedigt! De heer De Wolf heeft gelijk wanneer hij zegt dat het niet de MIVB is, maar wel de regering die over de tarieven beslist, weliswaar op voorstel van de openbaarvervoermaatschappij. Nu de nieuwe tarieven in de pers verschenen zijn, is het alsof ze al zijn doorgevoerd, terwijl ze nog niet door het parlement zijn goedgekeurd.*

*De tariefverhogingen kunnen trouwens pas correct worden ingeschat als men ze in het juiste context plaatst (categorie van vervoersbewijs, aantal reizigers enzovoort).*

voir tel titre de transport augmenter de 15%, mais si ça concerne 25 personnes, ce n'est pas la même chose que 25.000. Ces chiffres, cependant, frappent l'imagination.

Le contrat de gestion, l'accord de gouvernement et tous les textes prévoient une indexation plus une certaine marge. On peut même considérer, à certains égards, qu'il vaut mieux appliquer l'index chaque année plutôt que de le geler pendant dix ans pour ensuite faire des bonds tarifaires, car c'est alors encore plus difficile à gérer pour la bourse de chacun. Ici, l'index n'est pas appliqué linéairement à tous les titres de transports, mais globalement, ou en moyenne. Certains tarifs ne bougent pas, d'autres augmentent légèrement; certains, enfin, augmentent beaucoup. Au total, on ne dépasse pas la norme des 4,5% plus 2%... Enfin, le calcul est assez complexe. Ça doit être 6% au total par rapport à l'inflation.

Ce n'est jamais qu'une moyenne : même si le prix de certains titres a augmenté considérablement dans le cas présent, cette hausse est compensée par le fait que d'autres titres n'ont pas du tout augmenté. Comme les informations publiées n'indiquent pas combien d'usagers cela concerne par catégorie de titres de transport, il est très difficile de se faire une idée sur ce que cela représente. J'imagine que vous pourrez ici clarifier la situation.

Je rappelle également que ces augmentations sont intégrées dans l'accord de gouvernement qui dispose que "le gouvernement s'affirme partisan de l'élargissement de la gratuité des transports en commun bruxellois moyennant la prise en charge progressive du coût par l'État fédéral". J'ignore si les auteurs de cette phrase visaient l'éventuel juste refinancement de la Région bruxelloise, s'il faut considérer que le niveau fédéral prend désormais à sa charge une partie du coût des transports en commun bruxellois et qu'il faut donc tendre vers la gratuité... Je l'ignore... Le texte poursuit : "Dans la mesure des possibilités budgétaires, il élargira la tarification sociale en priorité au profit des demandeurs d'emploi engagés dans le cadre d'un CPP (construction de projet professionnel) et des élèves et étudiants bruxellois en concertation avec les Communautés."

On aura évidemment pointé la catégorie des moins de 25 ans qui est particulièrement touchée par cette hausse tarifaire mais, une fois encore, on ne sait pas

*Het beheerscontract, het regeerakkoord en nog andere teksten voorzien in een indexering en een kleine marge. Sommigen gaan ervan uit dat het beter is om de prijzen jaarlijks te indexeren, dan na tien jaar een grote verhoging door te voeren. In de voorliggende prijsverhogingen wordt geen lineaire maar een globale, gemiddelde indexering toegepast. Sommige tarieven blijven ongewijzigd, andere stijgen licht en nog andere kennen een sterke stijging. Globaal gezien wordt de norm van 4,5% plus 2% of 6% ten opzichte van de inflatie niet overschreden.*

*Aangezien de pers niet meedeelt hoeveel reizigers er in elke categorie terug te vinden zijn, is het moeilijk een duidelijk beeld van de tariefverhogingen te krijgen. Beschikt u over meer informatie?*

*Het regeerakkoord stelt dat de regering voorstander is van meer gratis openbaar vervoer, en dat ze dat mogelijk wil maken door de federale overheid geleidelijk aan meer voor de kosten te laten opdraaien. Hoe dat concreet in zijn werk moet gaan, is onduidelijk. Het regeerakkoord stelt ook dat, voor zover het budgettair haalbaar is, de sociale tarieven zullen worden uitgebreid naar de werkzoekenden die een constructie van beroepsproject (CBP) hebben ondertekend en naar de Brusselse leerlingen en studenten.*

*De categorie reizigers jonger dan 25 jaar krijgt met de sterkste prijsstijging te maken, maar we weten niet over hoeveel personen het precies gaat.*

*Veel erger dan de prijsstijging die we vandaag bespreken, is de nakende beslissing van de Fédération Wallonie-Bruxelles om de bijdrage aan de schoolabonnements voor studenten jonger dan 25 jaar te schrappen! Door die beslissing van mevrouw Marie-Dominique Simonet zullen de gezinnen jaarlijks ongeveer 100 euro meer moeten betalen. Dat is veel meer dan het bijkomende bedrag ten gevolge van de stijging van de tarieven.*

*De Brusselse regering zal moeten beslissen of ze het wegvallen van de bijdrage van de Fédération Wallonie-Bruxelles al dan niet zal compenseren. Dat zou het gewest ongeveer 7 miljoen euro kosten!*

*Past de tariefwijziging in het door de regering vastgelegde kader? Via welke berekening bepaalde men dat de prijsstijging maximaal 6% mag*

exactement combien cela représente de personnes en réalité. Peut-être que cela n'est pas tant que cela...

En revanche, ce qui me semble beaucoup plus problématique et grave que ce que l'on discute aujourd'hui et qui se profile à l'horizon, c'est la décision prise par la Fédération Wallonie-Bruxelles de ne plus intervenir dans le remboursement des abonnements scolaires pour les moins de 25 ans ! Cette intervention se révélait très importante puisqu'elle se montait à 50% (soit quelque 200 euros). Et voilà que Mme Marie-Dominique Simonet décide de la supprimer ! Ici, on ne parle pas d'une augmentation du titre de transport de quelques euros mais bien d'une base annuelle de 100 euros supplémentaires que les familles vont devoir déboursier par personne. C'est d'une tout autre envergure !

Madame la ministre, je sais que vous n'y êtes pour rien mais ceci est bien plus grave que tout ce dont on discute ici. C'est un fait nouveau et je profite de l'occasion pour attirer votre attention à cet égard. Le gouvernement bruxellois va, en effet, devoir prendre une décision dans ce contexte : va-t-il compenser ou non cette disparition d'intervention ? Si mes chiffres sont exacts, il y en aura pour 7 millions d'euros ! Je ne sais pas où on va les trouver. Merci Madame Simonet !

Les augmentations tarifaires proposées par la STIB s'inscrivent-elles dans le cadre fixé par le gouvernement ? Si oui, comment ?

Quel a été le mode de calcul aboutissant à une moyenne de 6% maximum ? Une plus grande transparence s'impose au niveau des chiffres publiés.

Quels types d'usagers et combien de personnes seront touchés par les augmentations les plus importantes ? Si les augmentations visées concernent une catégorie restreinte d'usagers, la situation pourrait se révéler moins grave qu'il n'y paraît de prime abord. À l'inverse, certaines augmentations mineures portant sur un volume important de titres de transport pourraient paraître justifiables, dans la mesure où elles généreraient des recettes considérables.

Quelle est la réaction du gouvernement bruxellois à la décision de la ministre Simonet ? Si nous

*bedragen?*

*Hoeveel gebruikers telt de categorie met de grootste prijsstijging? Een grote prijsstijging voor een klein aantal gebruikers zal een minder grote impact hebben dan een kleine prijsstijging voor een groot aantal gebruikers.*

*Hoe reageert de Brusselse regering op de beslissing van minister Simonet? De regering van het Waals Gewest heeft beslist om het wegvallen van de bijdrage van de Franse Gemeenschap volledig te compenseren. We moeten erop toezien dat de verschillen tussen de Brusselse en de Waalse gezinnen niet toenemen.*

décisions de compenser celle-ci, il nous en coûterait sept millions d'euros. Le gouvernement de la Région wallonne a, de son côté, décidé de compenser cette décision de la Communauté française, de sorte qu'elle n'aura aucun impact pour les ménages wallons. Cela pourrait avoir pour conséquence de renforcer les différences entre les ménages wallons bruxellois.

*Discussion conjointe*

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

**Mme Olivia P'tito.**- L'enjeu est important. Le groupe PS, comme le gouvernement, veut que la STIB reste un service public. L'accord de gouvernement prévoit d'ailleurs l'élargissement de la gratuité des transports en commun moyennant la prise en charge progressive du coût par le niveau fédéral. Par ailleurs, dans la mesure des possibilités budgétaires, en concertation avec les Communautés, il élargira la tarification sociale, en priorité au profit des demandeurs d'emploi engagés dans le cadre d'une construction de projet professionnel (CPP), des élèves et des étudiants bruxellois.

Le moment de l'annonce n'est pas bon. Les recettes augmentent grâce aux portiques, le niveau fédéral refinance la Région et donc la STIB. Mais pour paraphraser le vice-président de cette dernière, il n'y avait pas trop le choix, car le contrat de gestion prévoit plusieurs choses et notamment que chaque année, pour le 30 septembre au plus tard, le ministre chargé des transports publics et la STIB se concertent sur la tarification à prévoir pour l'année suivante.

Cette proposition veille :

- à renforcer l'équilibre financier de l'entreprise. J'aimerais en savoir plus sur le péril qui la menace, puisqu'on parle d'une augmentation des coûts de quinze millions d'euros, de la hausse des prix de l'énergie, etc. ;
- à ce que l'augmentation reste globalement incluse dans l'évolution annuelle de l'indice des prix à la consommation, majorée de 2%, avec un plafond

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Olivia P'tito** (*in het Frans*).- *Net zoals de regering wil de PS dat de MIVB een openbare dienst blijft. In het regeerakkoord staat trouwens dat het openbaar vervoer gratis moet worden voor meer bevolkingscategorieën naarmate de federale overheid een groter deel financiert. In overleg met de gemeenschappen komen er meer sociale tarieven, met name voor werklozen met een constructie voor beroepsproject (CBP) en voor Brusselse leerlingen en studenten.*

*Het is geen goed moment om een tariefverhoging aan te kondigen. De inkomsten stijgen door het plaatsen van toegangspoortjes en het Brussels Gewest zal meer geld krijgen van de federale overheid. Volgens de ondervoorzitter van de MIVB kon die aankondiging echter niet op een ander moment plaatsvinden: het beheerscontract bepaalt immers dat de minister van Openbaar Vervoer en de MIVB jaarlijks ten laatste tegen 30 september over de tarieven van het volgende jaar moeten onderhandelen.*

*De tariefverhoging is bedoeld om het financiële evenwicht van de MIVB te verbeteren. Kunt u dat toelichten? De kosten zouden met 15 miljoen euro stijgen.*

*De tariefverhoging zou ongeveer dezelfde tred volgen als de evolutie van de consumenten-prijzenindex, maar dan met 2% verhoogd en rekening houdende met de inflatie. Wat is de stand van zaken?*

*Ook het evenwicht tussen de verschillende categorieën van klanten zou worden bewaard. Is*

de majoration de 6% par rapport à l'inflation sur l'ensemble de la période 2007-2011 ; où en sommes-nous ?

- à préserver les équilibres entre les catégories de clientèle.

J'aimerais savoir si tous ces points sont respectés.

D'autre part, il est prévu dans le contrat de gestion qu'indépendamment des évolutions tarifaires en matière de tarifs préférentiels pour les 12-24 ans, la STIB met tout en œuvre pour créer, avec les TEC, De Lijn et la SNCB, l'abonnement MTB scolaire. Ce projet est en route.

On ne doit pas toucher aux pensionnés qui au-delà de 65 ans ont droit à la gratuité. J'ose espérer que cela est bien maintenu.

La compensation des abonnements gratuits est prévue dans le contrat de gestion : enfants de 6 à 11 ans, personnes âgées de plus de 65 ans, personnes domiciliées dans la Région de Bruxelles-Capitale et bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale ou assimilées ainsi que les personnes à leur charge. On ne doit pas y toucher.

Il existe également des abonnements à tarif préférentiel dont la compensation est prévue : les VIPO, les abonnements scolaires et tarifs préférentiels pour les étudiants bruxellois, le tiers payant 80/20.

Le contrat de gestion évoque d'autres réductions tarifaires qui concernent les chômeurs ayant contracté un contrat de projet professionnel (CPP) avec Actiris. On parle d'une carte gratuite de dix voyages. Le groupe PS plaide pour faciliter la situation. Plutôt que de distribuer des cartes au cas par cas, prévoyons comme c'est écrit dans l'accord de gouvernement, un élargissement des tarifications sociales en priorité au profit des demandeurs d'emploi engagés dans le cadre d'un CPP. Un effort est nécessaire pour faciliter la vie des Bruxellois surtout dans le contexte actuel de crise.

Enfin, par rapport à cette compensation des tarifs préférentiels, le contrat de gestion prévoit l'opportunité avant juin 2011 de calculer l'ensemble des compensations tarifaires par rapport à la grille commerciale de la STIB ainsi que la refonte subséquente des dotations allouées à la STIB, de

*dat het geval?*

*In het beheerscontract staat dat de MIVB alles in het werk moet stellen om samen met de TEC, De Lijn en de NMBS een MTB-schoolabonnement in te voeren. Daar wordt aan gewerkt.*

*Er mag niet worden geraakt aan de gratis abonnementen voor gepensioneerden.*

*In het beheerscontract wordt ook verwezen naar de compensatie voor gratis abonnementen van een aantal andere categorieën, waaronder kinderen van 6 tot 11 jaar, leefloners enzovoort. Ook aan die gratis abonnementen mag niet worden geraakt.*

*Er bestaan ook voordelige abonnementen voor de schoolgaande jeugd, voor Brusselse studenten enzovoort.*

*In het beheerscontract wordt verwezen naar kortingen voor werklozen met een constructie voor beroepsproject. Zij zouden gratis een tienrittenkaart krijgen. De PS pleit ervoor om voor hen een volwaardig sociaal tarief in te voeren.*

*In het beheerscontract staat verder dat voor juni 2011 moest worden berekend hoeveel de voordelige tarieven zouden kosten en welke gevolgen dat zou hebben voor de toelagen aan de MIVB. De nieuwe berekeningen zouden vervolgens in het beheerscontract van 2012-2016 kunnen worden geïntegreerd. Kunt u ons het rooster met de bedragen bezorgen?*

*Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen. De raad van bestuur van de MIVB heeft dat gedaan door erop te wijzen dat ze geen andere keuze had dan de tarieven te verhogen, dat er niet wordt geraakt aan goedkope of gratis tarieven voor bepaalde doelgroepen, en dat het gebruik van enkele biljetten wordt ontmoedigd. Laten we werkgelegenheid creëren door meer personeel in te zetten in de metrostations. Dat is ook bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel en zo kunnen we vermijden dat klanten tickets moeten kopen in voertuigen van de MIVB.*

*Er komt een nieuw rooster voor de toekomstige compensatie van alle voordelige tarieven. Rekening houdende met de verhogingen als gevolg van de stijging van de index, de stijgende energieprijzen en allerlei andere externe factoren, wil de PS dat er*

manière à ce que ce nouveau mode de calcul puisse, le cas échéant, être intégré dans le contrat de gestion 2012-2016. C'est l'article 64.5 du contrat de gestion de la STIB sur la compensation des tarifs préférentiels au-delà de 2011. Pourrait-on disposer de cette grille ?

Chacun doit prendre ses responsabilités. Le conseil d'administration l'a fait en disant qu'il n'avait pas le choix, qu'une série de catégories ont été préservées et d'autres créées, qu'il y a une volonté de dissuader l'achat du billet unique. Pour moi, on peut supprimer la vente du ticket unique dans un bus ou un tram. Créons des emplois dans les aubettes des stations de métro qui contribueraient au sentiment de sécurité et permettraient la vente de billets au lieu de la faire dans le matériel roulant car on ne peut pas tout demander aux chauffeurs.

Cet article prévoit une grille de lecture pour juin 2011 sur la compensation future de l'ensemble de ces tarifs préférentiels. Pour anticiper la situation au-delà de 2011, voire au-delà de 2012, compte tenu des augmentations liées à l'index, au tarif croissant de l'énergie, aux multiples effets externes, il importe pour mon groupe de maintenir une justice sociale concernant l'ensemble de ces mesures et d'avoir plus de visibilité sur cette question.

Par ailleurs, il convient que la Région bruxelloise se penche sur la compensation liée à la mesure prise par la Fédération Wallonie-Bruxelles évoquée par M. Pesztat. Cette question n'était pas prévue dans le projet de la STIB. Le gouvernement compte-t-il se prononcer à cet égard et revoir sa copie par rapport à ces différents enjeux ?

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Même si je sais que comparaison n'est pas raison, elle peut apporter un éclairage intéressant. Si l'on compare les tarifs des transports en commun dans différentes villes européennes et ailleurs dans le monde, on se rend compte que le ticket pour 1 voyage (qui passe de 1,8 à 2,5 euros s'il est acheté dans les véhicules) coûte effectivement un peu moins cher à Luxembourg-Ville (1,50 euro) et un peu plus cher aux Pays-Bas (2,60 euros). En revanche, il est à 1,40 euro à Berlin, 1,70 euro à Paris, 3,50 livres sterling (soit 5 euros) à Londres, 1,50 euro à

*voldoende aandacht wordt besteed aan de sociale rechtvaardigheid van alle maatregelen.*

*Het Brussels Gewest moet zich ook buigen over de compensatie als gevolg van de maatregelen van de Fédération Wallonie-Bruxelles. De MIVB had die niet voorzien. Zal de regering zich daarover uitspreken?*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).*- Een enkele rit met het openbaar vervoer kost in Brussel 1,80 euro, of 2,50 euro als je het niet vooraf koopt. Dat is goedkoper dan in Londen (5 euro) of Nederland (2,60 euro), maar duurder dan in Luxemburg (1,50 euro), Berlijn (1,40 euro), Parijs (1,70 euro), Madrid (1,50 euro), Lissabon (1,05 euro), Rome, (1 euro), New York (1,65 euro), Tokyo (1,86 euro), Peking (0,34 euro) en Moskou (0,67 euro). Al deze steden staan voor grote demografische uitdagingen en hebben een beperkt budget. Er woont inderdaad veel meer volk, maar

Madrid, 1,05 euro à Lisbonne, 1 euro à Rome, etc. Lorsqu'on passe à New York, Tokyo, Pékin ou Moscou, on descend largement en-dessous des tarifs pratiqués à Bruxelles (New York : 1,65 euro, Tokyo : 1,86 euro, Pékin : 0,34 euro ; Moscou : 0,67 euro). Toutes ces villes connaissent évidemment des défis démographiques gigantesques et des budgets tout aussi serrés. Vous me direz que la population y est beaucoup plus importante. C'est effectivement le cas mais c'est à l'image des superficies. Tandis que la Région bruxelloise compte une superficie de 161km<sup>2</sup>, New York compte 1.214km<sup>2</sup>, Tokyo 2.187km<sup>2</sup> et Pékin 16.800km<sup>2</sup> !

**M. Yaron Pesztat.-** Avez-vous aussi comparé les revenus dans ces pays ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Monsieur Pesztat, votre interpellation m'a surprise car vous vous y êtes plaint d'une mesure prise par Mme Marie-Dominique Simonet qui siège dans un gouvernement dont votre parti fait également partie !

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Jamais le prix d'un abonnement n'avait autant augmenté, alors que la qualité et la satisfaction des voyageurs diminuent depuis quelques années. Ce n'est certes pas un bon signal en temps de crise et au moment où nous sommes confrontés à des défis gigantesques en matière de mobilité.*

*On peut difficilement accuser la ministre d'être la seule responsable de cette décision, puisque tous les partis de la majorité sont représentés au sein du conseil d'administration de la STIB.*

*Vous devez faire pression pour annuler cette augmentation ou, à tout le moins, pour que la qualité soit améliorée avant l'instauration d'une hausse tarifaire.*

*de steden beslaan ook een veel grotere oppervlakte: 161 km<sup>2</sup> voor het Brussels Gewest tegen 1.214 km<sup>2</sup> voor New York, 2.187 km<sup>2</sup> voor Tokyo en 16.800 km<sup>2</sup> voor Peking!*

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *Hebt u ook de inkomens in die steden vergeleken?*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *Mijnheer Pesztat, het verbaast mij dat u in uw interpellatie klaagt over een maatregel van mevrouw Simonet, die samen met uw partij deel uitmaakt van een regering!*

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

**De heer Jef Van Damme.-** De prijs van een abonnement is nog nooit zo sterk gestegen. Tegelijkertijd dalen al enkele jaren de kwaliteit en de tevredenheid bij de reizigers. Zeker tijdens een economische crisis en op een moment waarop we voor gigantische uitdagingen staan op het vlak van mobiliteit, is dit een verkeerd signaal. En dan heb ik het nog niet over de infrastructuur van de metrostations, de defecte roltrappen, het gebrek aan netheid en de onveiligheid.

Het is onaanvaardbaar dat de raad van bestuur van de MIVB deze tariefwijziging voorstelt. Alle meerderheidspartijen zijn daarin vertegenwoordigd. We kunnen dus moeilijk zeggen dat dit een beslissing is van de minister alleen. Het is dan ook vreemd om kritiek te horen van meerderheidspartijen die deze beslissing mee goedgekeurd hebben.

Mevrouw de minister, u moet uw macht gebruiken om deze prijsstijging ongedaan te maken of om op zijn minst eerst de kwaliteit te verbeteren en dan pas de tarieven te verhogen.



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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Il est vrai que nous apprenons cette augmentation des tarifs de la STIB par la presse. Il ne s'agit pas d'une simple indexation ici mais bien d'une augmentation considérable.

On passe quand même, pour un voyage simple de 1,8 euros à 2 euros voire 2,5 euros dans le véhicule. Le ticket du jour passe de 4,2 euros à 6 euros et on parle aussi d'une augmentation de 15% pour les moins de 25 ans non scolarisés.

Sur la forme tout d'abord, je voudrais insister sur l'image de cacophonie que provoquent ces effets d'annonce. Le citoyen lit dans la presse, chiffres et tableaux à l'appui, ces hausses tarifaires, ensuite il lit les déclarations de certains membres de la majorité expliquant que ce n'était pas exactement ce qu'il "voulaient". Cela fait désordre.

Sur le fond, comme d'autres collègues, je m'interroge sur les motivations de cette augmentation. Celle-ci ne va-t-elle pas à l'encontre de la volonté du gouvernement et de toutes les déclarations souhaitant la diminution la pression automobile de 20%, l'augmentation de la qualité de l'air et la volonté de favoriser les transports publics ? Certains partis souhaitent la gratuité des transports en commun et dans le texte de l'accord de gouvernement est précisé que nous allons essayer de tendre vers la gratuité. Je m'interroge beaucoup à ce sujet et particulièrement sur l'augmentation de 15% pour les moins de 25 ans non scolarisés. C'est quand même cette population qu'il conviendrait de fidéliser à l'usage de transports publics. Augmenter de 15%, c'est paradoxal, alors que parallèlement on maintiendrait la gratuité de manière systématique aux plus de 65 ans alors que beaucoup d'entre eux ont sans doute les moyens de payer leurs déplacements.

Il serait temps de réaliser une évaluation des différentes tarifications et d'en avoir une vision globale. Cela nous permettrait de faire des choix objectifs, rationnels et cohérents par rapport à notre politique en matière de mobilité.

Par ailleurs, dans le cadre des négociations fédérales, la Région bruxelloise a quand même obtenu un montant annuel non négligeable notamment en ce qui concerne la question de la

**De voorzitter.-** Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Het gaat niet om een indexering, maar om een aanzienlijke tariefverhoging door de MIVB. De prijs voor een enkele rit stijgt van 1,80 naar 2 euro (of 2,50 euro), die van een dagticket van 4,20 naar 6 euro. Ook het tarief voor niet-studerenden onder de 25 jaar zou met 15% stijgen. We hebben dit enkel uit de pers vernomen.*

*Dit soort van kakofonische aankondigingen, gevolgd door ontkenningen van leden van de meerderheid, zorgt voor verwarring.*

*Waarom deze verhoging? Staat die niet haaks op het doel van de regering om het autoverkeer met 20% te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en het openbaar vervoer te bevorderen? Sommige partijen willen een gratis openbaar vervoer en volgens het regeerakkoord houdt de regering dat als ideaal voor ogen. Vanwaar in het bijzonder de prijsverhoging voor de niet-studerende -25-jarigen? Dit zijn net de mensen die we moeten overhalen om het openbaar vervoer te gebruiken. En ondertussen blijft het openbaar vervoer gratis voor 65-plussers, terwijl die meestal net de middelen hebben om hun verplaatsingen te betalen.*

*U moet de verschillende tarieven eens grondig evalueren en een globale visie hierop ontwikkelen. Zo kunnen we objectieve, rationele en coherente keuzes maken, die het mobiliteitsbeleid ondersteunen.*

*Bij de federale onderhandelingen heeft het Brussels Gewest een aanzienlijk bedrag bedongen voor zijn mobiliteitsbeleid. Dat zal toch een impact hebben op de begroting van de MIVB? Waaraan zouden die middelen anders moeten worden besteed?*

*Heeft de regering de tariefverhoging goedgekeurd? Wat is haar standpunt?*

mobilité. L'arrivée de ces prochains fonds fédéraux n'ont-ils aucun impact sur les finances de la STIB ? Sinon, à quoi sont destinés les montants obtenus par le refinancement octroyé par la réforme de l'État ?

Le gouvernement a-t-il réellement avalisé cette augmentation tarifaire ? Quelle est la position du gouvernement en la matière ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il faut bien se rendre compte que chaque ticket normal est subsidié à plus de 50%. La STIB ne fait pas circuler sa flotte de bus, trams et métros grâce aux revenus produits par la vente des tickets.

Certaines catégories sociales très importantes sont également prises en compte dans la tarification. Un budget de 50 millions d'euros est dédié à la tarification sociale et des actions spécifiques sont prévues pour 2012. J'y reviendrai en détail dans un instant.

Comparer les tarifs pratiqués à Bruxelles avec ceux d'autres villes n'est pas toujours facile. Les situations sont parfois fort différentes. Si je prends la ville de Paris par exemple, le ticket acheté vaut uniquement pour le métro et non pour les bus et trams. Certes, l'étranger nous fournit parfois de beaux exemples et nous devons y rester attentifs. Les tarifs ont été revus en ne tenant pas compte de ce qui se fait dans les autres villes européennes mais bien des règles prévues dans le contrat de gestion de la STIB, lequel touche à sa fin en décembre 2011.

Les tarifs constituent un sujet important à débattre à l'avenir dans le nouveau contrat de gestion en cours d'élaboration.

Pour améliorer la vitesse commerciale de ses véhicules, la STIB a mis en place toute une série de mesures dont la politique volontairement dissuasive de vente sur véhicule. L'augmentation de 2 euros à 2,5 euros pour les tickets vendus sur véhicule s'inscrit dans cette logique.

Par rapport aux autres titres à la prestation, à savoir la carte Jump un voyage (+11,1%), le billet aller-retour (+6,1%) et la carte 10 voyages (+0%), le

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Elk normaal ticket wordt voor meer dan 50% gesubsidieerd. De MIVB laat haar bussen, trams en metro's niet rijden op basis van de inkomsten van de ticketverkoop.**

*Bepaalde belangrijke sociale categorieën krijgen ook korting: 50 miljoen euro wordt besteed aan sociale tarieven en specifieke maatregelen zijn voorzien voor 2012.*

*Brussel qua tarieven vergelijken met andere steden is niet gemakkelijk omdat de situaties erg verschillend zijn. In Parijs bijvoorbeeld is een ticket enkel geldig voor de metro en niet voor bussen en trams. De tarieven werden herzien zonder rekening te houden met de toestand in de andere steden, maar wel op basis van de regels voorzien in het beheerscontract, dat eind 2011 afloopt.*

*De tarieven vormen een substantieel onderdeel van de gesprekken over het nieuwe beheerscontract.*

*Om de reissnelheid te verbeteren nam de MIVB een reeks maatregelen om mensen af te raden tickets op het voertuig te kopen. De prijs van die tickets stijgt daarom van 2 euro naar 2,5 euro.*

*De prijsstijgingen van de Jump-kaart of éénritticket (+11,1%), het heen-en-terugticket (+6,1%) en de tienrittenkaart (+0%) gaan in dalende lijn om de verkoop van de tienrittenkaart te stimuleren. De Jump-kaart, zowel op voorhand als op het voertuig te koop, wordt slechts door een minderheid van de klanten gekocht, respectievelijk 1,99% en 2,28% van het totaal aantal verkochte MIVB-ritten.*

*Volgens de studie van het bureau Future werd in 2009 de tienrittenkaart gekocht door 69% van de*

pourcentage d'augmentation est décroissant afin de promouvoir la carte de 10 voyages et la fidélisation de la clientèle. Par ailleurs, les cartes Jump un voyage tant sur véhicule qu'en dehors de celui-ci concernent une minorité de la clientèle, celle-ci représentant en 2011 respectivement 1,99% et 2,28% de l'ensemble des déplacements à la STIB.

L'étude réalisée par le bureau Future indique qu'en 2009, la carte 10 voyages était achetée par 69% des utilisateurs occasionnels et 55% des utilisateurs très occasionnels. D'une manière générale, la carte Jump, qui correspond à 1 voyage, s'avère être principalement une carte de dépannage utilisée par un public socialement plus favorisé que l'on retrouve surtout parmi les clients occasionnels non cartifs.

Le 25 octobre 2011, le conseil d'Administration de la STIB a effectivement marqué son accord sur la proposition de hausse des tarifs. Celle-ci sera à l'ordre du jour du gouvernement ce 10 novembre 2011. Je ne puis donc à ce jour anticiper la décision du gouvernement qui se prononcera demain sur la question.

Les tarifs étant fixés entre l'année de leur soumission et l'année de leur mise en vigueur, le contrat de gestion 2007-2011 est encore d'application pour 2012. Ceci n'augure en rien des mécanismes de politique tarifaire à mettre en application dès 2013 et pour les années suivantes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*M. Van Damme, les tarifs n'arrivent qu'en douzième position dans le baromètre de satisfaction de la clientèle de la STIB, réalisé par IPSOS à la demande de la Région. Les préoccupations premières des usagers concernent le confort, les fréquences et les correspondances.*

*(Rumeurs)*

*Ce sont ces préoccupations qui doivent avant tout orienter le futur contrat de gestion de la STIB, qui doit cependant aussi maintenir une politique de tarification sociale. La politique du gouvernement n'a jamais consisté à s'opposer à des adaptations tarifaires.*

*(poursuivant en français)*

*occasionele en 55% van de heel occasionele klanten. De Jump-kaart wordt voornamelijk gebruikt in noodgevallen door eerder welgestelde, occasionele gebruikers.*

*Op 25 oktober 2011 heeft de raad van bestuur zich akkoord verklaard met de tariefverhoging. Het is een punt op de regeringsagenda van 10 november 2011. Ik kan hier dus vandaag nog niets over zeggen.*

*Aangezien de tarieven worden vastgelegd tussen het jaar waarin ze ingediend worden en dat van hun inwerkingtreding, is het beheerscontract 2007-2011 volgend jaar nog van kracht. Het zegt helemaal niets over het tariefbeleid dat vanaf 2013 zal gehanteerd worden.*

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Van Damme, uit de tevredenheidsbarometer van de MIVB die op vraag van het gewest door Ipsos werd uitgevoerd, blijkt dat de tarieven slechts het twaalfde aandachtspunt zijn van de gebruikers. De voornaamste bekommernissen van de klanten betreffen het comfort, de frequenties en de verbindingen.

*(Rumoer)*

Strikt genomen gaat het over relatief kleine tariefaanpassingen. De gebruiker heeft vooral aandacht voor de verbindingen en de overstappen. Die zaken moeten de leidraad vormen van het toekomstige beheerscontract van de MIVB, met behoud van een beleid van sociale tarieven. Ik ben het zeker eens met wat meerdere commissieleden daarover hebben gezegd. De kostprijs verhoogt in het algemeen. Verklaaren dat er geen tariefaanpassingen mogen komen, is nooit de politiek van de regering geweest.

*(verder in het Frans)*

*Het is moeilijk te schatten hoeveel procent van de stijging van het aantal ritten toegeschreven kan worden aan de plaatsing van de toegangspoortjes. We schatten het op ongeveer 2%, zodra alle stations voorzien zijn van de poortjes.*

*De Franse Gemeenschap heeft een meerjarenovereenkomst met de MIVB ondertekend waarbij studenten die bij de Franse Gemeenschap les*

Dans un contexte d'augmentation du nombre de voyages au sens large du terme, il est difficile d'isoler la variable des portillons. Globalement, on estime à environ 2% l'augmentation des recettes liée à l'installation de ces portillons, dès qu'elle sera totalement terminée. Plusieurs stations ne sont pas encore équipées.

Concernant les Communautés, la Communauté française a signé avec la STIB une convention pluriannuelle octroyant une remise de 50% aux étudiants suivant des cours dans son enseignement. Les montants sont définis dans le cadre de données prévisionnelles remises par la STIB.

La Communauté flamande revoit annuellement sa collaboration avec la STIB. Nous n'avons en effet pas de prise sur les décisions des Communautés en la matière. Elles décident seules de leurs priorités budgétaires. On vient d'apprendre la décision de la Communauté française. Pour sa part, la Communauté flamande avait déjà pris la décision de ne plus intervenir comme elle le faisait auparavant dans les abonnements des étudiants. Cela pose question. La Région doit-elle reprendre ce financement dès lors qu'une autre autorité décide de se désengager ?

Pour les écoliers et les étudiants, on a lancé le MTB scolaire. C'est une nouveauté qui permettra de réduire fortement le montant à payer pour les étudiants. C'était l'objectif de la Région de Bruxelles-Capitale indépendamment des projets des Communautés. À titre d'exemple, une famille de trois enfants recourant à plusieurs opérateurs pour se déplacer à Bruxelles a déboursé, en 2011, 1.245 euros pour trois abonnements MTB moins de 25 ans, alors qu'en 2012, elle ne devrait plus payer que 456 euros pour 3 abonnements MTB scolaires. Il faut évidemment tenir compte de la probable suppression de la réduction de 50% de la Communauté française, soit 228 euros, une modification dont nous prenons connaissance.

Cet abonnement MTB scolaire constitue un effort énorme de la Région de Bruxelles-Capitale vis-à-vis de tous les étudiants.

Concernant la tarification sociale, les mesures d'augmentation tarifaire de 2012 s'inscrivent totalement dans une logique sociale.

Les clients les plus défavorisés titulaires d'un

*volgen 50% korting krijgen. De bedragen werden vastgelegd in de voorziene gegevens ingediend door de MIVB.*

*De Vlaamse Gemeenschap herziet jaarlijks haar overeenkomst met de MIVB. We hebben geen invloed op de beslissingen van de Gemeenschappen. Ze beslissen zelf over hun budgettaire prioriteiten. De Vlaamse Gemeenschap had reeds besloten niet meer tussen te komen in de abonnementen van de studenten. Moet het gewest de financiering op zich nemen, zodra een andere overheid die laat vallen?*

*Voor leerlingen en studenten hebben we een nieuw MTB-schoolabonnement ingevoerd dat veel goedkoper is. Het Brussels Gewest wilde het sowieso invoeren, onafhankelijk van de plannen van de Gemeenschappen. Zo moet een gezin met drie kinderen in 2011 1.245 euro uitgeven voor drie MTB-abonnementen voor jongeren onder 25 jaar. In 2012 zullen die drie abonnementen samen nog maar 456 euro kosten. We moeten wel rekening houden met de eventuele afschaffing van de 50% korting van de Franse Gemeenschap, wat neerkomt op 228 euro.*

*Het nieuwe MTB-schoolabonnement betekent een enorme inspanning van het Brussels Gewest ten voordele van alle studenten.*

*De tariefverhogingen van 2012 zijn sociaal gezien meer dan aanvaardbaar. Leefloners mogen gratis reizen. Mensen met een Omnio-statuuut kunnen een maandabonnement kopen aan 7,90 euro of een jaarabonnement aan 81 euro. De prijs van dit vervoersbewijs is toegenomen overeenkomstig de stijging van de gezondheidsindex. Andere categorieën die sinds 2010 recht hebben op een Omnio-abonnement zijn eenoudergezinnen en langdurig werklozen.*

*Het Federaal Planbureau schat de inflatie in 2012 op 2% en herschat de inflatie in 2011 op 3,5% in plaats van 2%. De tarieven van 2012 eerbiedigen de bepalingen van artikel 63 van het beheerscontract en blijven binnen de evolutie van de indexcijfers van de consumptieprijzen van 2011 en 2012, met een maximaal toegestane verhoging van 2%. De gemiddelde verhoging van 4,58% is enkel een aanpassing aan de werkelijke evolutie van de inflatie en ligt onder het berekende maximum van 5,06%.*

revenu d'intégration sociale bénéficient de la gratuité sur le réseau de la STIB. Par ailleurs, les bénéficiaires d'un statut OMNIO peuvent acquérir un abonnement spécifique à 7,90 euros par mois ou 81 euros par an. Ce titre a été revu à la hausse dans les limites de l'indice santé, auquel sont couplées les allocations de ces ayant droits. Par ailleurs, la catégorie de personnes pouvant prétendre à ce même abonnement BIM s'est étendue depuis 2010 aux chômeurs de plus d'un an ainsi qu'aux familles monoparentales.

Concernant le niveau de l'inflation pour l'année 2012, il est estimé à 2%, selon les dernières prévisions du Bureau fédéral du plan. Par ailleurs, ce même bureau a réévalué à 3,5% l'inflation pour l'année 2011, au lieu des 2% initialement estimés. Les tarifs 2012 répondent aux prescriptions de l'article 63 du contrat de gestion en restant globalement inclus dans l'évolution des indices des prix à la consommation 2011 et 2012, avec une majoration maximale permise de 2%. L'augmentation moyenne proposée d'environ 4,58% n'est rien d'autre qu'une mise à niveau par rapport à l'évolution réelle de l'inflation et est au-dessous du maximum calculé de 5,06%.

Durant la période 2007-2012, les tarifs ont augmenté de 5,68% par rapport à l'inflation sur l'ensemble de cette période. La majoration reste dès lors sous les 6% convenus.

Enfin, hormis la carte Jump de 10 voyages, l'ensemble des titres connaissent une augmentation. Les abonnements RIS et 65+ bénéficient, quant à eux, d'une totale gratuité.

La grille de prix vous sera communiquée une fois que celle-ci aura été acceptée par le gouvernement.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je remercie la ministre pour sa réponse étayée et je ne lui cache pas ma surprise, à l'instar de mon collègue Yaron Pesztat, qui ferait par ailleurs un très bon député de l'opposition. Car je rappelle, Monsieur Pesztat, que vous êtes dans le gouvernement de la Région bruxelloise ainsi que dans celui de la Communauté française, où l'on fonctionne par consensus. Par conséquent, quand, en tant que chef de groupe, vous prenez ici la parole en faisant totalement

*Tussen 2007 en 2012 stegen de tarieven met 5,68% ten opzichte van de totale inflatie in die periode. De toename blijft onder de afgesproken 6%.*

*Op de tienrittenkaart na, worden alle tickets duurder. De abonnementen voor leefloners en 65-plussers zijn volledig gratis.*

*De tabel met de prijzen wordt meegedeeld, zodra de overheid ze aanvaard heeft.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De heer Pesztat zou een voorbeeldig lid van de oppositie kunnen zijn. Zijn partij maakt wel degelijk deel uit van de Brusselse regering en van de regering van de Franse Gemeenschap. Als fractievoorzitter verdedigt hij hier echter een stelling die me doet glimlachen.*

*Het is inderdaad verontrustend dat deze tarieven in de pers zijn verschenen. De minister zou ze ons*

l'impasse sur votre présence dans ces gouvernements qui ont, chacun de leur côté, pris des décisions, cela prête à sourire.

Vous avez cependant raison de vous étonner de ce que cette grille soit apparue de manière aussi détaillée dans la presse. Madame la ministre, vous dites que vous nous la communiquerez après la décision du gouvernement. Fort logique, mais il doit en aller de même pour la presse. Même si vous n'en êtes pas personnellement responsable, vous êtes la ministre. Ce n'est pas à moi d'enquêter pour savoir qui, chez vous, organise, sciemment ou non, des fuites dans la presse. Le résultat est là !

Cette manœuvre est d'autant plus indélicate qu'en période de crise, toute annonce d'augmentations tarifaires se doit d'être entourée de précautions, expliquant l'impact réduit et les catégories visées. Or, une fois étalée dans la presse, cette annonce donne l'impression que les gens seront pénalisés en prenant les transports publics. Le sentiment engendré est préjudiciable et, en tant que ministre, vous en êtes responsable.

J'entends bien vos propos par rapport aux différentes catégories et aux différents efforts. Je constate néanmoins l'absence d'une politique attractive pour les nouveaux usagers ou les usagers occasionnels, que votre approche pénalise fortement.

Vous dites que chaque billet est déjà subventionné. On le sait, mais quelle est votre analyse globale ? Avez-vous procédé à une analyse des coûts ? Des mesures sont évidemment à prendre, mais sur la base de quels critères sont-elles prises ? Que vont-elles rapporter ? Vous n'avez pas répondu à cette question. A-t-on calculé les recettes estimées, l'impact de chaque décision ?

Vous dites aussi que vous n'avez pas comparé avec d'autres villes. J'entends bien et je dois, du reste, faire remarquer à M. Pesztat qu'à New York par exemple, le niveau de vie est nettement plus élevé pour un tarif de 1,65 euro pour le métro et le bus. Les exemples sont nombreux de villes où le niveau de vie économique est nettement plus élevé pour un billet de transport en commun au prix nettement inférieur à celui qui est envisagé par la STIB.

Pour ma part, si j'étais dans un gouvernement, je n'accepterais pas que l'on fasse tout le contraire de

*meedelen, zodra de regering ze had goedgekeurd. Dat zou ook voor de pers moeten gelden. Hoe dan ook is de minister verantwoordelijk voor het perslek.*

*In crisistijden moet elke tariefverhoging met de nodige tact worden meegedeeld. Deze aankondiging in de pers geeft de mensen de indruk dat ze gestraft worden door voor het openbaar vervoer te kiezen. De minister voert geen beleid om nieuwe gebruikers aan te trekken en straft occasionele gebruikers.*

*Hebt u de kosten van de tickets geanalyseerd? Welke criteria gelden er als er maatregelen worden getroffen? Hebt u de inkomsten en de impact van elke beslissing ingeschat?*

*U hebt geen vergelijking met andere steden gemaakt. In New York bijvoorbeeld geldt een tarief van 1.65 euro voor metro of bus. Nochtans is het leven daar duurder en dat geldt voor heel wat andere steden.*

*Mocht ik deel uitmaken van de regering, dan zou ik niet aanvaarden dat men precies het tegenovergestelde doet van wat overal wordt gepredikt.*

*We wachten op de beslissing van de regering morgen. Ik hoop dat in de toekomst de zaken in de juiste volgorde plaatsgrijpen.*

ce que je clame partout.

Madame la ministre, vous n'avez pas su me livrer une analyse globale, pourtant la STIB n'en fera pas l'économie. Quant à la réponse du gouvernement demain, nous attendons la décision des uns et des autres. À l'avenir, je souhaiterais que les choses se fassent dans l'ordre.

**M. le président.-** On ne peut pas interroger un gouvernement sur ses intentions.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Bien sûr, nous restons donc dans l'attente des décisions qui seront prises demain. En conclusion, je déposerai un ordre du jour motivé.

**M. le président.-** La parole est à M. Pesztat.

**M. Yaron Pesztat.-** Les réponses apportées par la ministre clarifient un certain nombre de questions pendantes sur tel ou tel titre de transport et sur l'impact de l'augmentation tarifaire.

Je reste cependant sur ma faim concernant une catégorie de voyageurs, celle des moins de 25 ans. Quel est le nombre de personnes concernées et qui sont-elles ?

Je pense évidemment à tous les étudiants, les chômeurs, lorsqu'ils se présentent à un emploi, et les allocataires sociaux qui ne payent rien. Toutes ces personnes ne sont donc pas concernées par la mesure. Combien en reste-t-il qui le sont et qui sont-ils, ces jeunes de moins de 25 ans dont le titre de transport va augmenter ? Peut-être ne seront-ils pas nombreux à voir celui-ci augmenter et peut-être s'agit-il d'une catégorie qui peut se le permettre... Je l'ignore.

Quand on a retiré tous ceux qui bénéficient des mesures sociales, combien de voyageurs sont concernés par cette hausse tarifaire ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est très difficile de vous répondre. Il s'agit cependant d'un nombre assez restreint et ce ne sont pas des étudiants ni des chômeurs. Il s'agit sans doute de jeunes qui se rendent à leur travail et pour lesquels l'employeur n'intervient pas dans les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Je ne puis fournir d'éléments chiffrés précis.

**De voorzitter.-** U kunt de regering niet over haar intenties ondervragen.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *We wachten dus op de beslissing van morgen. Tot slot dien ik een gemotiveerde motie in.*

**De voorzitter.-** De heer Pesztat heeft het woord.

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).-** *U hebt niet echt geantwoord op de vraag over de gebruikers die jonger zijn dan 25 jaar. Over hoeveel mensen gaat het?*

*Deze verhoging geldt niet voor studenten, werklozen die solliciteren en steuntrekkers. Voor welke reizigers dan wel en over hoeveel reizigers gaat het dan?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Dat is een moeilijke vraag. In elk geval gaat het om een beperkte groep, wellicht jongeren die werken en van wie de werkgever geen verplaatsingskosten betaalt. De afschaffing van deze categorie stond in het beheerscontract.*

*Vorig jaar werd al de categorie van de 60-plussers afgeschaft.*

On a voulu abolir cette catégorie de voyageurs. C'était prévu dans le contrat de gestion. L'année dernière, l'on avait déjà procédé à une autre simplification : l'abolition de la catégorie des aînés (plus de 60 ans). Certaines personnes ici s'en sont émues car ce titre concernait les moins de 65 ans, âge à partir duquel les transports sont gratuits.

**M. Yaron Pesztat.**- Concernant la problématique de la hausse du prix du ticket lorsqu'on le prend dans le véhicule, j'en comprends les raisons puisque cela distraît le chauffeur et lui fait perdre du temps. Or, la vitesse commerciale est un objectif en tant que tel. Sur les 1.200 arrêts de transports en commun situés en Région bruxelloise, 300 seulement sont équipés d'une borne permettant l'achat d'un ticket. Ce n'est pas énorme et il paraîtrait qu'elles sont souvent en panne. Il serait donc souhaitable qu'elles fonctionnent mieux et soient plus nombreuses ! Dans ce cas, l'argument selon lequel il est injuste pour les tout petits revenus de payer un tarif prohibitif quand on prend un ticket dans le véhicule tomberait. De surcroît, je pense qu'on peut même acheter son ticket dans des librairies ! Celui qui persiste à acheter son titre de transport dans le véhicule prend alors ses responsabilités !

Les membres de la Commission de l'infrastructure semblent tous de grands spécialistes des transports en commun à l'étranger et peuvent citer quantité d'exemples à gauche et à droite.

**M. le président.**- Certains membres !

**M. Yaron Pesztat.**- À Londres, par exemple, savez-vous, Madame Grouwels, comment le réseau fonctionne ? C'est très simple : dans tous les bus, une machine se trouve à côté du conducteur et on y insère le montant exact pour obtenir le ticket. Cela ne prend donc aucun temps pour le conducteur. Il y a donc moyen de résoudre ce problème de manière assez simple.

Je termine ma réplique en évoquant la Fédération Wallonie-Bruxelles puisque tant Mme Anne-Charlotte d'Ursel que Mme Viviane Teitelbaum m'ont pris à partie à cet égard. Vous avez tout à fait raison. La Fédération Wallonie-Bruxelles a pris une décision et c'est effectivement son droit. Il est cependant important de pouvoir la "compenser". Cela a été fait en Région wallonne où nous siégeons également au sein du gouvernement. Va-t-

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).**- *Het is normaal dat een ticket duurder is wanneer je het in het voertuig koopt. Dat leidt immers de chauffeur af en betekent tijdverlies. De commerciële snelheid is een doel op zich. Van de 1.200 halteplaatsen in het Brussels Gewest zijn er slechts 300 uitgerust met een ticketautomaat. Die zijn bovendien vaak defect. Dat zou niet mogen en er zouden er meer moeten zijn. Nu vinden sommigen het onrechtvaardig dat mensen met een laag inkomen zo veel moeten betalen in het voertuig, maar als er meer verkooppunten zouden zijn, zou dat argument vervallen!*

*De commissieleden zijn duidelijk experts in het openbaar vervoer in het buitenland.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Sommige leden!*

**De heer Yaron Pesztat (in het Frans).**- *In Londen heeft elke bus een ticketautomaat. Er zijn dus erg eenvoudige oplossingen.*

*Mevrouw d'Ursel en mevrouw Teitelbaum hebben gelijk, de Fédération Wallonie-Bruxelles heeft inderdaad het volste recht om beslissingen te nemen. Het Waals Gewest heeft de maatregel echter gecompenseerd. Zal het Brussels Gewest dat ook doen? Het probleem is dat dit erg duur is, terwijl de MIVB een gebrek aan middelen heeft.*

*Op die manier worden de Brusselse gezinnen, vooral de armste, gediscrimineerd. De regering moet hiervoor een oplossing zoeken.*

*We kunnen ons er niet van afmaken door te argumenteren dat de Franse Gemeenschap een*



on le faire à la Région bruxelloise ? Le problème est que cette compensation coûte très cher et la STIB manque de moyens. Certes, on a trouvé les moyens pour financer cette compensation à la Région wallonne mais il n'est pas certain qu'on puisse faire de même dans le budget bruxellois.

J'attire donc l'attention du gouvernement bruxellois sur cette difficulté, cette discrimination des familles bruxelloises, particulièrement des plus pauvres. Il serait intéressant de réfléchir au sein du gouvernement à cette question et aux moyens d'y répondre. J'ignore comment. Ce n'est pas à moi de faire des arbitrages et à trouver des solutions.

Je ne pense pas que l'on puisse se décharger du problème en disant simplement que la Communauté française a pris une décision unilatérale.

Par ailleurs, savons-nous si c'est une décision ponctuelle pour 2012, pour équilibrer des comptes ou si c'est une décision structurelle irréversible ? Il serait intéressant, avant de prendre nos décisions, d'en savoir plus à ce sujet.

Je n'ai pas de leçon à donner mais je constate qu'il y a une disparité du fait de la décision prise en Communauté française qui a été compensée en Région wallonne mais pas chez nous. C'est une bonne chose pour les Wallons, par contre, pour les Bruxellois, cela est visiblement problématique.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Certaines bornes sont peut-être parfois en panne, mais 97% d'entre elles en voirie et 99% dans les stations de métro fonctionnent correctement. Je pense comme vous qu'il faudrait améliorer la publicité par rapport aux services offerts dans les petits magasins et les supermarchés. On ne le sait pas suffisamment. Il y a encore des choses à faire à ce niveau.

À propos des décisions des Communautés, je tiens à souligner que la Région fait un effort énorme en introduisant l'abonnement MTB scolaire. Je crois que celui-ci est intéressant pour les étudiants. Il convient de mesurer cet effort à sa juste valeur.

*eenzijdige beslissing heeft genomen.*

*We moeten weten of deze beslissing enkel voor 2012 geldt of dat dit een structurele beslissing is, vooraleer het Brussels Gewest een beslissing kan nemen.*

*In elk geval is het een probleem dat de beslissing in Wallonië gecompenseerd wordt en in Brussel niet.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Het gebeurt soms dat een ticketautomaat defect is, maar 97% van de automaten op de openbare weg en 99% van de toestellen in de metro werken naar behoren. Ik denk inderdaad dat we nog meer informatie moeten verstrekken over de mogelijkheid om tickets te kopen in winkels en supermarkten. Veel mensen weten dat niet.*

*Wat de beslissingen van de gemeenschappen betreffen, wijs ik erop dat het Brussels Gewest een enorme inspanning levert door een MTB-abonnement voor schoolgaande jeugd in te voeren.*

*Ordres du jour – Dépôt*

**M. le président.**- En conclusion des interpellations, le dépôt d'un ordre du jour motivé est annoncé par Mme Viviane Teitelbaum et M. Vincent De Wolf.

(voir annexes p. 76)

**INTERPELLATION DE M. AZIZ ALBISHARI**

**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 voiries  
aux abords de la gare du Midi".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN  
DAMME,**

**concernant "le stationnement sauvage aux  
abords de la gare du Midi".**

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

**M. Aziz Albishari.**- Mon interpellation porte sur la problématique des circulations piétonnes autour de la Gare du Midi et les relations actuelles entre cette gare, les quartiers avoisinants et le centre-ville.

Les utilisateurs réguliers de cette gare ou les navetteurs sont moins confrontés à ce problème car ils ont acquis une certaine habitude. Par contre, les visiteurs étrangers ou occasionnels éprouvent des difficultés à s'orienter, tant les circulations à l'intérieur de la gare sont catastrophiques. Ainsi, les passagers de l'Eurostar qui débarquent au premier étage de celle-ci ignorent quel ascenseur ils doivent emprunter pour rejoindre le rez-de-chaussée. Ils se retrouvent ensuite, valises à la main, face à un escalier en colimaçon, puis perdus face à trois couloirs dont ils ne savent lequel est le bon.

*Moties – Indiening*

**De voorzitter.**- Naar aanleiding van de interpellaties wordt een gemotiveerde motie aangekondigd door mevrouw Viviane Teitelbaum en de heer Vincent De Wolf.

(zie bijlagen blz. 76)

**INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ  
ALBISHARI**

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

**betreffende "de problemen met betrekking  
tot de wegen en het verkeer rond het  
Zuidstation".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER JEF VAN DAMME,**

**betreffende "het wildparkeren in de  
omgeving van het Zuidstation".**

**De voorzitter.**- De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Ik wil het hebben over het voetgangersverkeer aan het Zuidstation en over de link tussen het station, de buurten waarin het ligt ingebed, en het stadscentrum.*

*Pendelaars en mensen die het Zuidstation goed kennen, vinden er hun weg, maar toeristen en toevallige bezoekers ondervinden grote problemen om zich te kunnen oriënteren. De aanwijzingen in het Zuidstation zijn catastrofaal te noemen. Reizigers die met de Eurostar aankomen, weten niet hoe ze van de eerste verdieping op het gelijkvloers kunnen geraken en krijgen ook daarna nauwelijks aanwijzingen.*

*Het Zuidstation verlaten en zich in de onmiddellijke omgeving oriënteren, is een haast onmogelijke*

La circulation au sortir et aux alentours de la gare est encore plus compliquée : les passagers qui sortent de la gare du côté de la rue Fonsny - qui est la sortie principale d'après les comptages effectués par la SNCB elle-même - sont confrontés à une voie rapide d'accès et de sortie du ring sud, à une ligne de tram et de bus, soit trois voies pour automobiles (deux en sortie de ville et une en entrée) et un site propre pour transports en commun. Le tout avec des trottoirs réduits au minimum (1,50m par endroits) et une barrière de sécurité protégeant les piétons en empêchant les voitures de monter sur ce reliquat de trottoir.

Bref, il s'agit d'un véritable canyon à voitures qu'il faut affronter dès l'arrivée à la gare de Bruxelles-Midi ! Ce n'est pas un accueil très digne pour nos visiteurs, dans une gare qui se veut la principale gare internationale de notre ville-région.

La traversée est rendue peu confortable et même dangereuse par la configuration, sans compter les nombreuses atteintes au code de la route, dont le parking en double file.

Du côté de l'ancienne rue de France, transformée en place Victor Horta, la situation s'améliore quelque peu, mis à part le problème récurrent de propreté - ou de saleté - publique. Les beaux jours, les terrasses et les bancs publics offrent un endroit de repos avant d'affronter les liaisons avec le centre-ville ou les quartiers d'Anderlecht. Pour rejoindre Anderlecht, c'est par le no man's land de la rue Blérot qu'il faut passer, à travers les lignes de taxis, ou par l'avenue Paul-Henri Spaak vers la place Bara, incompréhensible pour le piéton puisqu'il n'existe pas de signalétique adaptée.

Du côté de la rue couverte et de la liaison avec quelques lignes de tram et de bus, la saleté est parfois repoussante. Le flot de taxis et de bus, laissant leurs moteurs tourner quand ils sont à l'arrêt, y rend l'air irrespirable. Cet environnement déplorable n'est pas seulement subi par les usagers qui sortent de la gare mais aussi et surtout par les usagers des trams qui subissent à cet endroit la rupture de charge, en particulier ceux qui viennent de Forest ou doivent s'y rendre.

Pour ce qui est de la liaison avec le centre-ville, aucune signalétique piétonne n'est en place depuis la sortie Fonsny ou la place Horta.

*opgave. De meeste reizigers verlaten het station aan de kant van de Fonsnylaan, waar ze geconfronteerd worden met een grote laan die naar de Kleine Ring leidt, drie rijbanen voor autoverkeer en een tramlijn in eigen bedding. Het voetpad is er op sommige plekken erg smal; een afsluiting moet de voetgangers beschermen voor het autoverkeer.*

*Dat de reizigers net buiten het station op een zee van auto's stuiten, is moeilijk te verenigen met een waardig onthaal in het belangrijkste internationale treinstation van het Brussels Gewest.*

*Naast de weinig comfortabele inrichting van de openbare weg zijn er nog de veelvuldige overtredingen van het verkeersreglement, voornamelijk door dubbelparkeerders.*

*Aan de kant van het Victor Hortaplein verbetert de situatie lichtjes. Alleen op het vlak van de openbare netheid is er nog werk aan de winkel. Een reiziger die het openbaar vervoer richting Anderlecht wil nemen, moet zich door het no man's land van de Blérotstraat wagen, ofwel de Paul-Henri Spaaklaan nemen naar het Baraplein, waar geen enkele duidelijke aanwijzing voor voetgangers te vinden is.*

*In de overdekte straat waar tram- en bushaltes te vinden zijn, is de geur niet te harden doordat taxi- en buschauffeurs hun motor permanent laten draaien. Niet alleen treinreizigers die het station verlaten, zijn daarvan het slachtoffer, maar ook reizigers die de bus of de tram nemen richting Vorst.*

*Voetgangers die zich naar het stadscentrum willen begeven, vinden geen enkele aanwijzing aan de Fonsnylaan of op het Hortaplein.*

*Vooraf voor reizigers die bagage meezeulen of in het gezelschap zijn van kleine kinderen, is het een haast onmogelijke opgave om zich naar het stadscentrum te begeven. Men moet zijn weg vinden langs een boel wildparkerende auto's en de Europa-esplanade - die ondanks zijn ronkende naam zijn naakte gevels niet kan verhullen - alvorens op de Kleine Ring terecht te komen, met zijn zee van auto's, zijn oversteekplaatsen in twee beurten en zijn wildparkerende auto's op de middenstrook.*

Je l'ai encore vérifié ces derniers jours. Vous sortez de la gare et vous ne savez pas où se trouve le centre-ville si vous n'y avez pas vos habitudes. C'est un véritable parcours du combattant, surtout avec des bagages ou accompagné d'enfants. On passe dans un parking sauvage pour ensuite s'engager sur 300 mètres dans l'Esplanade de l'Europe aux façades aveugles - décidément, à Bruxelles, on ne recule guère devant les dénominations tonitruantes - avant de tomber, à côté du pont du chemin de fer, sur la petite ceinture et son flot de voitures, sa traversée en deux temps, avec sur le terre-plein central à nouveau du parking sauvage.

Il en va de même côté Fonsny mais avec du parking plus ou moins autorisé. Il faut être un navetteur aguerri pour comprendre les directions à partir de la gare du Midi.

On sait que la résolution de ce problème est en partie conditionnée par de grands projets urbanistiques et d'infrastructures : le Master Plan, auquel la STIB a été associée, le projet de la SNCB de réaménagement des quadrilatères situés entre la gare actuelle et la petite ceinture, la résolution de la circulation des transports publics de surface (bus 49, trams 81 et 82) et la gestion des ruptures de charge avec les lignes de préméto 3 et 4.

Mais des mesures relativement légères doivent également pouvoir rapidement être prises pour améliorer le confort et la sécurité des usagers piétons ainsi que pour les orienter convenablement au sortir de la gare.

Des travaux ou même de simples aménagements, dont la signalétique, sont-ils planifiés pour améliorer le confort et la sécurité des piétons aux abords de la gare ainsi que le balisage vers les différents quartiers environnants ? Dans l'affirmative, quels sont-ils et à quelle échéance seront-ils réalisés ? Quel est l'état de la réflexion au sein de Bruxelles Mobilité et de la STIB concernant la circulation et l'interconnexion des différents transports publics aux abords de la gare du Midi, compte tenu des projets de la SNCB sur les quadrilatères ?

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

*Dit probleem kan maar worden opgelost aan de hand van grote stedenbouwkundige en infrastructuurprojecten: het Masterplan waarbij de MIVB betrokken is, het project van de NMBS voor de heraanleg van de zone tussen het huidige station en de Kleine Ring, een oplossing voor het bovengronds openbaar vervoer en voor de overstap tussen de premetrolijnen 3 en 4 en de rest van het openbaar vervoer.*

*Maar in afwachting van die grote projecten moeten er snel lichte ingrepen komen om het comfort en de veiligheid van de reizigers te bevorderen en hen wegwijs te maken in de stationsomgeving.*

*Men zou borden moeten plaatsen, die de weg wijzen naar de omliggende buurten. Zal dit gebeuren? Hoe ver staan de plannen van Mobiel Brussel en de MIVB om het openbaar vervoer rond het Zuidstation beter te organiseren?*

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Je suis entièrement d'accord avec M. Albishari. Si la gare de Bruxelles Midi fait depuis longtemps l'objet de plans gigantesques, exigeant beaucoup de discussions, de concertation et d'argent, nous sommes ici face à un problème très simple que vous pourriez résoudre rapidement avec très peu de moyens. Il suffit de placer quelques panneaux de signalisation, quelques bollards, et de tracer des traits sur la chaussée.*

*La situation aux abords de la gare est tout aussi aberrante que catastrophique. Cette zone s'apparente à une île, entièrement isolée de Saint-Gilles, d'Anderlecht et de Bruxelles-Ville. Certes, vous ne pouvez résoudre tout le problème en une fois, mais il n'en demeure pas moins inacceptable que l'esplanade soit constamment encombrée de véhicules ! Ne pourriez-vous pas installer quelques bollards ? Nous vous avons déjà interpellée un nombre incalculable de fois à ce sujet. Tout ce que nous demandons, c'est une meilleure organisation de l'accessibilité de la gare.*

*La gare de Bruxelles Midi est la gare belge qui accueille le plus grand nombre de touristes étrangers et est la deuxième en termes de navetteurs ! Nous sommes pour le moins en droit d'attendre que l'esplanade, les passages pour piétons et les accès aux transports publics soient utilisables.*

**De heer Jef Van Damme.**- Het is de eerste keer dat ik het uitgesproken eens ben met de heer Albishari. Er circuleren al lang heel wat gigantische plannen voor het Zuidstation. Die vereisen veel discussie, overleg en geld. Er zijn bovendien veel instanties bij betrokken en er gaan zeer lange procedures mee gepaard. We hebben het hierover al vaker gehad.

Mevrouw Grouwels, in dit geval hebben we echter te maken met een doodeenvoudig probleem dat grotendeels met zeer weinig middelen snel kan worden opgelost. Het volstaat om een paar paaltjes te zetten, wat verkeersborden te plaatsen en enkele strepen op de weg te schilderen.

We zijn het er allemaal over eens dat de omgeving van het Zuidstation tegenwoordig een ramp is. Ik zal u niet verwijten dat de plannen voor het Zuidstation in het algemeen niet vorderen, want dat is niet het onderwerp van vandaag. Ik denk echter wel dat u iets kan doen om een paar zeer specifieke, eenvoudige problemen op te lossen. En wat dat betreft, hebt u boter op het hoofd. U kunt wel degelijk iets doen om de omgeving van het Zuidstation, die een ware schande is, te verbeteren voor elke Brusselaar, pendelaar of toerist die daar langskomt. Ik weet niet of u er ooit komt, maar de situatie is er volslagen aberrant. Ik word daar elke dag kwaad en triest en krijg bijna zin om er zelf een betonnen paaltje te gaan zetten en wat strepen op de weg te schilderen of met een kruiwagen vol cement een fietspad aan te leggen.

De omgeving van het Zuidstation is een eiland dat volledig geïsoleerd is van Sint-Gillis, Anderlecht en Brussel-Stad. Ik besef best dat u alles niet in een keer kunt oplossen en dat er veel en lang moet worden gediscussieerd over het Zuidstation, maar het is toch niet aanvaardbaar dat de esplanade voortdurend vol staat met auto's? Het is niet uw schuld dat de politie niet ingrijpt, maar u kunt toch een paar paaltjes laten zetten? Hebben we nu echt een parlementaire interpellatie nodig om u om een paar paaltjes te smeken? Het is toch ongelooflijk hoeveel keer we u al over het probleem hebben moeten aanspreken. We vragen gewoon om de toegankelijkheid van het Zuidstation een klein beetje beter te organiseren.

Overigens is het Zuidstation het Belgische station waar het grootste aantal buitenlandse toeristen arriveert en het op één na belangrijkste station voor

*Discussion conjointe*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Concernant les problèmes d'insécurité évoqués au sujet de l'avenue Fonsny, la STIB et Bruxelles Mobilité ont étudié un projet d'amélioration de la situation. Celui-ci implique une modification de l'aménagement de l'arrêt de tram existant et la sécurisation des traversées des piétons, ainsi que l'intégration d'une zone de stationnement de courte durée pour le dépôt des voyageurs à la gare.

À ce stade, il n'a pas encore été possible de trouver un consensus entre les différents partenaires, car ce projet réduit sensiblement la capacité routière de l'artère. En outre, il nécessite la réalisation de travaux significatifs qu'il serait regrettable de mettre en œuvre si les projets développés par Immostation devaient voir le jour rapidement. Ceux-ci impliquent en effet un réaménagement totalement différent de la zone, avec création d'une trémie permettant aux trams de l'avenue Fonsny de rejoindre la station de préméto qui doit être finalisée au niveau -1 de la station Gare du Midi. Dès lors, ce projet est actuellement tenu en suspens, dans l'attente d'une orientation globale du gouvernement pour les aménagements de la zone.

Pour rappel, le gouvernement a chargé l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) de remettre pour la fin

pendelaars! Ik hoop dat u voor een keer niet de verantwoordelijkheid zult afschuiven en zeggen dat u aan het overleggen bent. Voor mijn part gaat u morgen persoonlijk een paar paaltjes zetten, zodat de esplanade, de oversteekplaatsen voor voetgangers en de doorgangen naar het openbaar vervoer tenminste bruikbaar zijn. Dat is wel toch het minimum minimorum!

Ik hoop tot slot dat u me niet zult vragen om binnen drie maanden opnieuw een vraag hierover te stellen.

Tot hier mijn emotionele oproep om snel een paar kleine maatregelen te nemen.

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB en Mوبiel Brussel hebben een plan bestudeerd om de omgeving van het Zuidstation veiliger te maken. Het betreft een wijziging van de inrichting van de tramhalte, veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers en het invoeren van een zone waar enkel mag worden gestationeerd om reizigers af te zetten en op te halen.*

*We hebben nog geen consensus kunnen bereiken met alle partners, aangezien op die manier de wegcapaciteit aanzienlijk zou worden beperkt. Bovendien moeten er dan ingrijpende werken worden uitgevoerd, wat ook niet de bedoeling kan zijn als Immostation binnen korte tijd aan de werkzaamheden begint. Er zal een tunnel worden gegraven, zodat de trams die van de Fonsnylaan komen, naar het ondergrondse premetrostation onder het Zuidstation kunnen rijden. In afwachting van een globale beslissing over de heraanleg van de omgeving van het Zuidstation worden die werken voorlopig niet uitgevoerd.*

*De regering heeft het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) opgedragen om tegen eind dit jaar een rapport op te stellen voor de verschillende projecten in de zone.*

de cette année un rapport sur les différents projets dans la zone, afin de permettre d'arrêter une stratégie cohérente.

Un traitement de la zone de la rue couverte a été réalisé récemment - elle a été repeinte - et des contacts sont également en cours avec Bruxelles-Propreté.

Des travaux d'installation d'un ascenseur et d'escalators sont en cours au carrefour de l'avenue Fonsny et de la rue couverte. Ces aménagements faciliteront considérablement l'interconnexion entre bus, tram et métro. Les travaux sont réalisés par la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP).

D'autres points noirs de parking sauvage existent, notamment square du Bastion. La gestion de ces points noirs ne relève pas, actuellement, d'une gestion régionale du stationnement. Ce sont les communes, en collaboration avec la police, qui sont en charge de régler ponctuellement ces problèmes.

Les observations concernant le manque de lisibilité de la place Bara pour les piétons sont fondées et bien connues de la Région et de la STIB. Malheureusement, une correction de la situation actuelle impliquerait une modification très sensible du concept d'aménagement de la place. Cette modification ne peut être raisonnablement envisagée que dans le cadre des projets globaux susmentionnés.

Il est important de souligner que la gare de Bruxelles-Midi est un point d'échange entre le train et les bus, trams et métro, mais également entre les bus, les trams et le métro eux-mêmes.

Concernant les projets d'interconnexion entre les lignes de transport public et en particulier la réalisation des infrastructures nécessaires à une meilleure correspondance entre les lignes 81 et 82 et la station Gare du Midi, ainsi que la conversion à terme des lignes de l'axe nord-sud en métro conformément aux orientations prises par le Plan Iris 2, la DITP a lancé les procédures visant à attribuer le marché des études nécessaires à ces travaux. Le bureau d'études chargé de cette tâche devrait être désigné avant la fin de cette année.

La STIB est demandeuse d'une amélioration des interconnexions entre les différents opérateurs de

*Onlangs werd de overdekte straat waar zich de tramhalte bevindt opnieuw geschilderd en we overleggen ook met het Agentschap Net Brussel.*

*Er worden liften en roltrappen geplaatst ter hoogte van het kruispunt met de Fonsnylaan en de overdekte straat. Daardoor wordt het veel eenvoudiger om over te stappen van een bus op een tram of metro.*

*Er wordt nog op andere plaatsen wild geparkeerd, bijvoorbeeld op de Bolwerksquare. Er is nog altijd geen gewestelijk parkeerbeleid. De gemeenten moeten de problemen in samenwerking met de politie aanpakken.*

*De opmerkingen over de onduidelijke verkeerssituatie voor voetgangers op het Baraplein zijn terecht. Het probleem is gekend, maar helaas kunnen we de huidige situatie niet bijsturen zonder de aanleg van het plein drastisch te veranderen, en dat is pas mogelijk als we over een globaal plan beschikken.*

*Het Zuidstation is niet alleen een plaats waar mensen overstappen van de trein op de bus, tram of metro, maar ook overstappen tussen de drie laatstgenoemde vormen van openbaar vervoer.*

*De procedure inzake de openbare aanbesteding voor de studies over de werken aan het Zuidstation om lijnen 81 en 82 beter aan te sluiten op het station en de lijnen van de noord-zuidas op termijn te doen beantwoorden aan de doelstellingen van het Iris 2-plan, is van start gegaan. Voor het einde van dit jaar moet er een adviesbureau worden gekozen.*

*De MIVB wil dat er vlotter kan worden overgestapt in het Zuidstation. Infrabel moet daar rekening mee houden. Het is niet de bedoeling dat enkel de belangen van de NMBS en de commerciële ontwikkeling centraal staan. Uiteraard is de MIVB ook voorstander van een veiligere en comfortabelere doorgang van het Zuidstation naar de Vijfhoek voor voetgangers en fietsers. De MIVB zal daarom meewerken aan de ontwikkeling van de plannen van Infrabel en bijzondere aandacht besteden aan de behoeften van het openbaar vervoer en duurzame verplaatsingsmethoden. De regering zal eisen dat de MIVB een plaats aan de onderhandelingstafel krijgt.*

transports publics ayant des arrêts ou terminus à la gare de Bruxelles-Midi. Le concept développé par Infrabel doit de ce fait tenir compte de ces besoins et ne pas se focaliser uniquement sur ceux de la SNCB et les développements commerciaux. Il va de soi que la STIB est également demandeuse d'une connexion sécurisée et confortable entre la gare de Bruxelles-Midi et le pentagone pour les piétons et les cyclistes. La STIB compte donc bien collaborer au développement du projet d'Infrabel en prêtant une attention particulière aux besoins des transports publics urbains et des modes durables, et ce pour autant qu'elle soit invitée autour de la table de discussion, ce qui sera évidemment exigé par le gouvernement.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les poteaux amovibles placés lors de l'aménagement de l'esplanade de l'Europe en 2010 par Beliris ont été cassés et sont systématiquement dégradés à chacun de leurs remplacements. Nous avons également aménagé alors une zone de livraison à plage horaire fixe, dont la signalisation spécifique n'est cependant pas respectée.*

*Les grosses chaînes métalliques placées à l'entrée et à la sortie de l'esplanade n'ont résisté que quelques semaines au vandalisme. De plus, les livreurs qui venaient en dehors de la plage horaire fixe garaient leur véhicule en double file sur le boulevard de l'Europe. Les poteaux amovibles ne sont donc ni en trop petit nombre, ni trop éloignés les uns des autres. Ils sont simplement systématiquement détruits.*

*L'aménagement couvert par le budget 2010 a permis de régler une partie du problème de stationnement et de sécurité sur l'esplanade de l'Europe, en ne permettant plus aux voitures de la traverser au milieu des piétons.*

*En accord avec la commune de Saint-Gilles, nous allons réaliser dans les prochaines semaines un aménagement provisoire en béton afin d'établir un couloir accessible pour les livraisons. L'espace disponible en sera fortement réduit, ce qui devrait réduire le stationnement sauvage.*

**M. le président.-** La parole sont à M. Albishari.

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Van Damme, de verwijderbare paaltjes die bij de heraanleg van de Europa-esplanade in 2010 door Beliris werden geplaatst, werden stukgemaakt en vervolgens bij iedere vervanging systematisch beschadigd. Bij diezelfde heraanleg van de Europa-esplanade hadden we een leveringszone met een vaste toegankelijkheidsduur (van 5 uur tot 11 uur) ingericht. Er staat een specifieke signalisatie, maar die wordt zonder meer genegeerd.

Daarom hebben we grote metalen kettingen laten plaatsen tussen de arduinen voetstukken aan de in- en uitgang van de esplanade. Dit systeem hield echter amper een paar weken stand. De kettingen werden uiteindelijk geforceerd. Bovendien gingen de leveranciers buiten de toegangstijden hun voertuig dubbel parkeren op de rijweg van de Europalaan zelf om hun goederen te leveren. Er waren dus niet te weinig verwijderbare paaltjes en de tussenafstand was niet te groot. Het systeem is gewoon buiten werking omdat het steeds opnieuw vernield werd.

In de begroting van 2010 kon een deel van het parkeer- en veiligheidsprobleem op de Europa-esplanade geregeld worden. Vóór de heraanleg reden de wagens dwars door de esplanade, tussen de ingang van het Zuidstation en de Argonnestraat, te midden van het voetgangersverkeer. Bij de heraanleg hebben we deze gevaarlijke toestand afgeschaft.

In overeenkomst met de gemeente Sint-Gillis zullen wij in de komende weken, bij wijze van test, een voorlopige inrichting realiseren met betonnen constructies van het type New Jersey, om een corridor aan te leggen voor de leveringsvoertuigen. De beschikbare ruimte zal hierdoor aanzienlijk verminderen, wat ertoe zou moeten leiden dat het wild parkeren zal afnemen.

**De voorzitter.-** De heer Albishari heeft het woord.



**M. Aziz Albishari.-** Il me faut remarquer que vos réponses pèchent par manque d'ambition et je pense que c'est en partie lié à la complexité et la multiplicité des intervenants.

Vous affirmez que les réaménagements concertés sur la sortie Fonsny avec l'arrêt de tram sont immobilisés parce que "certains de vos interlocuteurs" s'inquiètent de la réduction éventuelle de la capacité routière. De qui s'agit-il exactement ? Quelles sont ces organisations qui refusent un aménagement permettant une sécurisation pour les piétons et usagers des transports en commun ? Je rappelle que nous sommes en 2011, avec un Plan Iris 2 et des objectifs gouvernementaux clairs en termes de mobilité. Qui ose encore opposer la sécurité à la capacité routière aujourd'hui ?

D'autre part, je ne pense pas que la question de la trémie Fonsny ait été tranchée. Nous sommes, ici encore, dans des projets hypothétiques qui suspendent des décisions. Cela ne me semble pas admissible.

L'ADT doit remettre, dites-vous, son rapport global et final pour la fin de cette année. Je l'attends avec autant d'impatience que vous et je pense que ce sera alors l'occasion d'y revenir.

Sur la place Bara, j'apprends que c'est un problème de fond qui paralyse le projet et qu'il nous faudrait reprendre celui-ci en profondeur pour rendre les choses plus lisibles.

Ma question était centrée sur la problématique des piétons, de leur circulation et de la connexion piétonne avec les quartiers avoisinants. Je rappelle que lorsque l'on sort avenue Fonsny, la direction du centre ville n'est même pas indiquée. Je suis déçu du manque d'ambition de vos réponses. Bruxelles Mobilité a-t-elle réellement pris en main la question des piétons dans cette ville ?

Ma question, centrée sur la circulation piétonne reçoit une réponse axée sur les interconnexions des transports publics. Ce décalage ne me satisfait pas, je reviendrai dès lors sur le sujet dans d'autres interpellations.

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** U bevestigt dat de werken voor de tram aan de Fonsnyuitgang stilliggen, omdat bepaalde gesprekspartners zich zorgen maken over een vermindering van de wegcapaciteit. Het Iris 2-plan en de mobiliteitsdoelstellingen van de regering zijn nochtans duidelijk. Wie weigert een inrichting die de veiligheid van de voetgangers en de gebruikers van het openbaar vervoer kan verbeteren? Wie vindt wegcapaciteit belangrijker dan veiligheid?

*Er is er nog geen beslissing genomen over de Fonsnytunnel. Theoretische projecten schorten beslissingen op. Dat is onaanvaardbaar.*

*Het ATO zal tegen eind 2011 een globaal eindrapport indienen. Ik zal daar zeker op terugkomen.*

*Het project voor het Baraplein is blijkbaar op fundamentele problemen gestoten en moet helemaal worden herzien.*

*Mijn vraag heeft betrekking op de voetgangers en de voetgangersverbindingen met de omliggende wijken. Aan de uitgang van de Fonsnylaan is de richting van het stadscentrum zelfs niet aangegeven. Houdt Mobiel Brussel werkelijk rekening met de voetgangers?*

*Uw antwoord gaat niet over voetgangersverkeer, maar over de verbindingen met het openbaar vervoer. Ik zal hierop terugkomen in andere interpellaties.*

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Votre réponse nous fournit un calendrier avec une solution concrète au problème de stationnement. Je m'en réjouis.*

*Pour ce qui est des abords de la gare de Bruxelles Midi, je suis moins satisfait et vous soumets une proposition concrète. La SNCB a désigné un responsable final pour tout ce qui se passe dans les murs de la gare et la formule semble efficace. Pourquoi ne désigneriez-vous pas, en concertation avec la SNCB, un responsable qui serait le point de contact pour tout ce qui concerne les abords de la gare ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre**.- Qui est responsable de la focalisation sur les voitures ? Vous savez comme moi que quand on parle de trafic, de mobilité, les communes sont aussi très concernées. Je vais voir qui s'est prononcé dans ce sens qui met de côté la sécurité des piétons. C'est un phénomène fréquent dans les dossiers que nous traitons pour essayer d'améliorer la situation des cyclistes, des piétons, des transports en commun.

**M. Aziz Albishari**.- Il y a quelque chose d'obscur à privilégier constamment la capacité routière au détriment des la sécurité des piétons.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre**.- De nombreuses personnes et de nombreuses instances rêvent d'une meilleure situation à la gare du Midi. Il y a également beaucoup de projets, si ambitieux qu'on doute de leur possible réalisation. Cela retarde tout. La charge qu'a maintenant l'ADT de réaliser un rapport d'ensemble permettra au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de forcer une avancée dans ce dossier. Nous estimons que nous ne devons plus attendre que la SNCB décide de ce qu'elle va faire. Les abords de la gare du Midi ont vraiment besoin d'une amélioration. C'est la carte de visite et la porte d'entrée de Bruxelles pour de nombreuses personnes. Cette situation doit donc être améliorée. Tout le monde le pense.

*(poursuivant en néerlandais)*

**De heer Jef Van Damme**.- Ik ben blij dat dit antwoord een tijdschema bevat met een concrete oplossing voor het parkeerprobleem. Het zal wellicht niet perfect zijn, maar in elk geval een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Wat de zone rond het Zuidstation in het algemeen betreft, ben ik minder blij. Ik doe een concreet voorstel. Binnen de NMBS is er een eindverantwoordelijke voor wat er binnen de muren van het Zuidstation gebeurt en dat lijkt goed te werken. Waarom duidt u niet, in overleg met de NMBS, ook een eindverantwoordelijke aan die als aanspreekpunt kan dienen voor alles wat er rond het Zuidstation gebeurt? Ik heb het dan over de problemen van elke dag, bijvoorbeeld in verband met parkeerplaatsen, mobiliteit, netheid, enzovoort. Dat zou al een stap in de goede richting zijn.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Het zijn vaak de gemeenten die in hun mobiliteitsbeleid de auto verkiezen boven fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer.*

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *Het is obsceen om de wegcapaciteit te privilegiëren ten koste van de veiligheid van de voetgangers.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Iedereen droomt van een betere situatie aan het Zuidstation. Er zijn heel wat ambitieuze en onrealistische projecten die de zaken vertragen. Het verslag van het ATO zal de Brusselse regering meer manoeuvreerruimte geven. Wij moeten niet wachten op een beslissing van de NMBS, maar moeten nu iets doen aan de omgeving van het Zuidstation.*

*(verder in het Nederlands)*

Mijnheer Van Damme, ik zal uw voorstel bekijken. Daarvoor moeten we heel wat mensen samenbrengen.

*M. Van Damme, je prendra votre proposition en considération.*

*- Les incidents sont clos.*

#### 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 "la mise en place d'une autorité  
unique en matière de sécurité dans les gares  
et le réseau de la STIB".**

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

**M. Philippe Pivin.-** Je suis attentif à tout ce qui concerne la sécurité des usagers et des travailleurs du réseau de la STIB. J'ai sous les yeux un résumé du volet simplification intra-bruxelloise de l'accord institutionnel. Il y est fait état de la mise en place prochaine "d'une autorité unique compétente en matière de maintien de l'ordre dans les gares et le métro". Il y est également prévu que cette autorité disposera de moyens suffisants. C'est important. C'est annoncé dans le cadre des nouvelles missions de sécurité qui seront dévolues au gouvernement bruxellois. C'est aussi la démonstration, si c'est encore nécessaire, que l'état de la sécurité dans les transports en commun est plus que préoccupant.

Si je me réjouis de lire ce genre de déclaration d'intention, dans le cadre des négociations au niveau fédéral, je dois par contre déplorer que ce soit précisément le gouvernement fédéral qui soit à la manœuvre pour décider pour la Région bruxelloise alors que c'était à cette dernière de prendre cette orientation et d'agir depuis plusieurs années. Je vous rappelle un certain nombre de propositions que je vous ai soumises en vue d'une amélioration de l'organisation des actions de sécurité et de prévention sur le réseau de la STIB.

Cette fusion de services et/ou de directions

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de invoering van een enkele  
autoriteit voor de veiligheid in de stations en  
het net van de MIVB".**

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *In het beknopt verslag van het institutioneel akkoord lees ik bij het onderdeel intra-Brusselse vereenvoudiging dat voor de ordehandhaving in de stations en de metro één enkele overheid de bevoegdheid krijgt. Deze overheid dient te beschikken over voldoende middelen. Deze bevoegdheidsoverdracht naar de Brusselse regering illustreert hoe zorgwekkend de toestand is.*

*Ik ben blij dat dit thema deel uitmaakt van de onderhandelingen, maar betreur dat de federale overheid voor Brussel beslist in plaats van Brussel zelf. Ik verwijs naar de voorstellen voor meer veiligheid en preventie die ik heb ingediend.*

*De fusie van diensten en/of directies waarvoor in het federale akkoord wordt gepleit, vergt een coherent initiatief en geen noodmaatregel. Het gaat om een nieuwe organisatie op Brussels grondgebied.*

*Welke initiatieven hebt u al genomen om één enkele overheid in te stellen voor de veiligheid in de stations en de metro? Heeft de minister-president de politiezones al bijeenroepen? Wat staat er op de agenda?*

souhaitée par l'accord fédéral appelle une prise d'initiative structurée et cohérente. Ce n'est pas le genre de démarche à entreprendre dans l'urgence ni à laisser faire sans être à l'initiative, puisqu'il s'agit véritablement d'une nouvelle organisation sur le territoire bruxellois. Je ne reviendrai pas sur les lenteurs de notre gouvernement régional et sur les tergiversations en la matière.

Quelles sont les initiatives déjà prises au niveau bruxellois afin de mettre en place l'autorité unique de gestion de la sécurité dans les gares et le réseau du métro ? Récemment, le ministre-président m'avait répondu dans le cadre général de la politique de sécurité qu'il allait prochainement réunir les zones de police. Êtes-vous informée de cette initiative ? A-t-elle déjà été concrétisée ? Le cas échéant, quel a été ou quel sera l'ordre du jour prévu ?

La nouvelle autorité citée dans l'accord fédéral sera-t-elle intégrée aux services de la STIB ou d'un autre organisme bruxellois ? Est-il possible que seuls les services de police aient à gérer l'ensemble de cette autorité ?

Quel est le budget prévu ? En effet, l'accord stipule que l'autorité disposera de moyens suffisants. Quels sont ces moyens ? Qu'a-t-on prévu ? Est-il question d'un transfert financier spécifique en faveur de la Région bruxelloise ?

Enfin, quelles sont les infrastructures précisément visées par cette autorité puisqu'il apparaît que le périmètre de compétence serait la sécurisation des gares et du métro ? Cela signifie-t-il que les infrastructures des bus et des trams ne seraient pas concernées ? Cela serait interpellant et certainement peu efficace sur le terrain.

#### *Discussion*

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

**Mme Carla Dejonghe** (*en néerlandais*).- *Le dépôt d'un préavis de grève par la police du métro bruxellois, à la suite de l'agression de deux agents, est un signal que nous ne pouvons ignorer dans le débat sur la sécurité du réseau de la STIB.*

*Zal de nieuwe overheid deel uitmaken van de MIVB of van een andere Brusselse instelling? Of zijn het de politiediensten die deze overheid zullen beheren?*

*In welk budget is voorzien? Het institutioneel akkoord spreekt van "voldoende middelen". Is er sprake van een transfer naar het Brussels Gewest?*

*Welke infrastructuur wordt beoogd? Deze overheid zou enkel bevoegd zijn voor de perimeter rond stations en metrostations. Als dit niet voor de bussen en de trams geldt, dan lijkt me dat weinig efficiënt.*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Als het gaat over het veiligheidsbeleid in het MIVB-netwerk, kan men niet naast de berichten over de stakingsaanzeg van de Brusselse metropolitie kijken. Dat is een heel belangrijk signaal. De aankondiging komt er naar aanleiding van een incident dat zondag is gebeurd.

*L'augmentation exponentielle du nombre de voyageurs de la STIB met une énorme pression sur les agents de sécurité. Ils font du bon travail, mais sont trop peu nombreux pour couvrir correctement un réseau aussi étendu. La police du métro compte actuellement 243 agents, qui sont principalement affectés aux gares de Bruxelles Nord, Bruxelles Central et Bruxelles Midi.*

*Élargir cet effectif permettrait d'étendre son action à d'autres stations problématiques, où seuls les agents de sécurité de la STIB ou les agents de prévention - qui ne détiennent aucune compétence de police - assurent une présence préventive. Quelles sont les fonctions et les compétences de ces agents, qui sont surtout des seniors et de juniors ? Certains d'entre eux ont-ils accédé à d'autres fonctions au sein de la STIB ? Les agents de prévention ne sont pas bien perçus par les clients, parce qu'ils ne sont pas proactifs et pas suffisamment communicatifs. Ne serait-il pas préférable de réduire le nombre des agents de prévention au profit des agents de sécurité ?*

**M. le président.-** La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi.-** La STIB a un rôle à jouer en matière de sécurité. Il est essentiel que cette autorité unique établisse des liens avec les autorités communales compétentes et l'échelon fédéral. Une coordination est souhaitable entre ces différents

Daarbij werden twee agenten aangevallen door een aantal jongeren.

Jaarlijks neemt het aantal reizigers van de MIVB heel sterk toe. Dat zet een enorme druk op de veiligheidsdiensten. Ik ontken niet dat die goed werk leveren, maar het Brusselse openbaarvervoersnetwerk is té uitgebreid om te kunnen bestrijken met het huidige aantal agenten. Er zijn 311 miljoen reizigers. De veiligheid wordt verzorgd door 243 agenten van de metropolitie. Die worden voornamelijk ingezet in de drie grote stations, Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. Ze zijn ook de enige met politionele bevoegdheden.

We moeten er vooral voor zorgen dat andere probleemstations niet uit de boot vallen. Daar zijn gewoonlijk alleen de veiligheidsagenten van de MIVB of preventieambtenaren aan de slag die geen enkele politionele bevoegdheid hebben. Een uitbreiding van het aantal leden van de metrobrigade van de spoorwepolitie is dan ook noodzakelijk. Vooral dan omdat ze meer verspreid over het netwerk ingezet kunnen worden. U hebt zelf al meerdere keren gevraagd om dat aantal uit te breiden. Komt er schot in de zaak?

Daarnaast zijn er 140 veiligheidsbeambten en 190 preventiemedewerkers. Het blijft moeilijk om in te schatten wat de impact van die laatste groep op de reizigers is. Ze hebben nauwelijks mogelijkheden om in te grijpen bij schermutselingen en hun ontradende functie bestaat vooral uit hun aanwezigheid. Hoe worden ze concreet ingezet en hoe zijn hun bevoegdheden vastgelegd? De groep bestaat uit senioren en junioren. Ze krijgen drie evaluaties na drie, zes en negen maanden. Zijn sommigen al doorgestroomd naar andere functies binnen de MIVB? De preventiemedewerkers hebben de perceptie van de klanten tegen omdat ze niet proactief en niet communicatief genoeg zijn. Daar is zeker een evaluatie nodig. Zou het niet beter zijn om meer veiligheidsbeambten in te zetten en minder preventiestewards?

**De voorzitter.-** De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi (in het Frans).-** De MIVB kan een rol spelen inzake veiligheid. De enkele overheid moet zowel met de gemeenten als met de federale overheid in contact staan. De verschillende diensten kunnen eventueel via

services par la mise en place de plates-formes interventionnistes. Par ailleurs, si des recrutements sont prévus pour répondre à cette nécessité, il importe de favoriser l'engagement de Bruxellois.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- L'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'État qui a été conclu le 11 octobre dernier prévoit en effet une politique de sécurité intégrale renforcée en Région de Bruxelles-Capitale.

Cet accord définit en particulier une seule autorité compétente qui sera chargée du maintien de l'ordre dans les stations et le métro et prévoit que cette autorité doit disposer des moyens suffisants.

Avant que ces dispositions ne puissent être mises à exécution, les projets de loi qui règlent les transferts de compétences en question doivent être approuvés au Parlement fédéral après la formation d'un nouveau gouvernement fédéral.

En concertation avec le ministre-président qui est chargé de la coordination de la politique de sécurité, je reviendrai en temps voulu sur cet élément et proposerai les initiatives requises afin de pouvoir concrétiser ce transfert de compétence dès que celui-ci deviendra réalité. J'attire cependant votre attention sur le fait que cet accord ne précise pas l'autorité bruxelloise vers laquelle ce transfert de compétences sera organisé. Cela doit encore être décidé au niveau fédéral.

Dans cette phase des négociations relatives à la formation d'un nouveau gouvernement fédéral, il est dès lors prématuré de vouloir anticiper à ce niveau.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Dejonghe, l'action de grève des agents de la police du métro vise à dénoncer le manque de personnel pour assurer la sécurité dans trois gares et 69 stations de métro. Nous avons d'ailleurs soutenu cette revendication durant les négociations fédérales.*

*Le plan de sécurité de la STIB précise la répartition des tâches entre la police du métro, les agents de sécurité et les stewards. Une proposition*

*interventieplatforms gecoördineerd worden. Als daarvoor personeel in dienst moet worden genomen, dan moeten Brusselaars voorrang krijgen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- *Het institutioneel akkoord van 11 oktober 2011 beoogt inderdaad een versterkt integraal veiligheidsbeleid in het Brusselse Gewest.*

*In het akkoord is sprake van een enkele overheid die bevoegd wordt voor de ordehandhaving in de stations en in de metro. Deze overheid moet over de nodige middelen beschikken.*

*Voor deze bepalingen kunnen worden uitgevoerd, moeten de wetsontwerpen die de bevoegdheids-overdrachten regelen nog door het federale parlement worden goedgekeurd. Dat kan pas na de vorming van een nieuwe federale regering.*

*Na overleg met de minister-president die met de coördinatie van het veiligheidsbeleid is belast, kom ik hier nog op terug. Het akkoord bepaalt niet naar welke Brusselse overheid deze bevoegdheid wordt overgeheveld. Daarover moet de federale overheid nog beslissen.*

*Aangezien er nog geen nieuwe federale regering is, wil ik daar niet op vooruitlopen.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, een van de redenen waarom de agenten van de metropolitie willen staken, is dat ze onderbemand zijn. Wij hebben trouwens ook tijdens de federale onderhandelingen aangedrongen op meer agenten voor de metropolitie. Ze verrichten goed werk, maar zijn met veel te weinig om 3 grote treinstations en 69 metrostations te bewaken.

De taakverdeling tussen de metropolitie, de veiligheidsagenten en de stewards staat in het veiligheidsplan van de MIVB. Ze hebben allemaal hun eigen taak. De metropolitie heeft volwaardige politiebevoegdheden, de veiligheidsagenten niet. We proberen de veiligheidsagenten meer slagkracht te geven. Ik hoop binnenkort met een concreet voorstel naar het parlement te komen. Het is de

*sera faite d'ici peu au parlement en vue d'élargir les compétences des agents de sécurité, pour que ceux-ci soient par exemple habilités à contrôler les cartes d'identité.*

*Bien qu'ils n'aient aucune capacité d'intervention, les stewards jouent un rôle social important, qui participe au sentiment de sécurité. Nous ne pouvons dès lors envisager de les remplacer purement et simplement par des agents de sécurité.*

*(poursuivant en français)*

Concernant la remarque de M. Ahmed El Ktibi selon laquelle les agents de la STIB chargés de la sécurité devraient être des Bruxellois, je trouve effectivement important que ces agents connaissent bien le terrain.

Je ne me prononcerai pas sur le fait que l'on réserve certaines professions à des Bruxellois qui habitent sur le territoire régional. Sans doute serons-nous confrontés à un problème légal et cela pourrait avoir des conséquences sur l'emploi des Bruxellois travaillant en dehors des frontières régionales. Cependant, nous devons être particulièrement attentifs au fait qu'ils doivent bien connaître la situation bruxelloise. À cet égard, vous avez tout à fait raison.

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

**M. Philippe Pivin.-** Alors que mes collègues ont reçu des éléments concrets de réponse, je n'ai finalement eu droit qu'à un "je reviendrai en temps voulu sur la question et je prendrai les initiatives requises". De plus, vous terminez par dire "j'espère avoir été assez claire". Cela pourrait presque être drôle.

Cette réponse est bien commode puisqu'elle convient à toutes les questions.

Je ne suis donc pas, vous l'avez compris, satisfait de vos réponses mais je constate que, visiblement, je n'obtiendrai rien de plus aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

bedoeling dat zij ook identiteitskaarten kunnen controleren enzovoort. Dat zal hun werk zeker gemakkelijker maken.

De stewards zorgen voor de menselijke aanwezigheid, ze maken mensen wegwijs in de stations en ze houden een oogje in het zeil. Zij mogen echter niet ingrijpen. Hun sociale rol is belangrijk voor het veiligheidsgevoel. Ze worden ook steeds beter opgeleid om hun taak aan te kunnen. We kunnen niet beweren dat we zonder stewards kunnen en dat er in hun plaats meer veiligheidsagenten moeten worden aangeworven.

*(verder in het Frans)*

*Ik spreek me niet uit over het voorstel om bepaalde beroepen voor Brusselaars voor te behouden. Een dergelijke voorwaarde kan een juridische probleem stellen, wat ook gevolgen zou kunnen hebben voor Brusselaars die buiten Brussel werken. Wel is het belangrijk dat deze mensen het terrein goed kennen. Daar heeft de heer El Ktibi gelijk in.*

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Hoewel mijn collega's een degelijk antwoord hebben gekregen, hebt u mij alleen geantwoord dat u te gelegener tijd zult terugkomen op mijn vraag en de nodige initiatieven zult nemen. Bovendien hoopt u dat u voldoende duidelijk ben geweest. Het is bijna grappig.*

*Een cliché-antwoord is altijd handig.*

*Ik ben dus niet tevreden met uw antwoord.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATION DE MME ELKE ROEX

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

**concernant "les problèmes de mobilité  
rencontrés par Audi Forest".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Roex.

**Mme Elke Roex** (en néerlandais).- *Votre plan directeur prévoit le réaménagement du boulevard de la Deuxième Armée Britannique en 2011 et celui de la chaussée de Ruisbroek et de la chaussée de Neerstalle en 2013. Le plan communal de mobilité (PCM) de Forest, actuellement soumis à l'enquête publique, prévoit une piste cyclable séparée bidirectionnelle le long du boulevard de la Deuxième Armée Britannique, ainsi qu'un rond-point et des feux de signalisation à hauteur de l'entrée d'Audi Forest.*

*Les responsables d'Audi ont contacté les ministres bruxellois compétents pour s'opposer aux projets de piste cyclable et de feux de signalisation et pour dénoncer le fait qu'aucune étude de mobilité n'ait été réalisée qui tienne compte des besoins de l'usine. Pour couronner le tout, des débris de pierre provenant du viaduc tomberaient sur les nouvelles voitures stationnées sur le parking d'Audi.*

*Élaborer un plan de mobilité qui tienne compte des besoins d'Audi Forest semble une revendication justifiée. Il faudra dès lors parvenir à concilier l'aménagement du boulevard de la Deuxième Armée Britannique, qui est la principale voie d'approvisionnement de l'usine, avec le tracé de l'Itinéraire cyclable régional (ICR) 'Senne' qui doit longer ce boulevard.*

*Le réaménagement du boulevard de la Deuxième Armée Britannique aura-t-il lieu dans les délais prévus ?*

*Le réaménagement de la chaussée de Ruisbroek et de la chaussée de Neerstalle est-il pensé en fonction du PCM et du réaménagement du boulevard de la Deuxième Armée Britannique ?*

## INTERPELLATIE VAN MEVROUW ELKE ROEX

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

**betreffende "de mobiliteitsproblemen van  
Audi Vorst".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Roex heeft het woord.

**Mevrouw Elke Roex.-** In uw beleidsplan kondigt u de heraanleg aan van de Britse Tweedelegerlaan in 2011. In 2013 zouden dan de nabijgelegen Ruisbroeksesteenweg en de Neerstalsesteenweg volgen. Over het gemeentelijk mobiliteitsplan van Vorst loopt een openbaar onderzoek. Dit plan omvat een afgescheiden fietspad in twee richtingen op de Britse Tweedelegerlaan en een rotonde en verkeerslichten ter hoogte van de ingang van Audi Vorst.

Audi Vorst is bezorgd over de heraanleg van de Britse Tweedelegerlaan. De straat zou niet breed genoeg zijn, er zouden parkeerplaatsen verdwijnen en Audi wil geen fietspad of verkeerslicht. De autofabrikant contacteerde de betrokken Brusselse ministers en klaagt aan dat er geen mobiliteitsstudie gemaakt is op maat van de fabriek: hoe groot zijn de verkeersstroom en de parkeerbehoefte en hoe kunnen de vrachtwagens het best aansluiten op de Ring? Tot overmaat van ramp valt er steenpuin van het viaduct van de Ring op nieuwe auto's op de parking van Audi Vorst. Het beheer van dit stuk van de Ring valt onder uw bevoegdheid.

Ik pleit niet tegen een fietspad of tegen verkeerslichten, maar er is wel degelijk een aangepast mobiliteitsplan nodig voor Audi Vorst. U moet kijken hoe u de werkgelegenheid kunt verzoenen met de duurzame aanpak van de mobiliteit. Het lijkt daarbij evident dat de belangrijkste toeleveringsroute van Audi Vorst, de Britse Tweedelegerlaan, in overleg met Audi wordt heraangelegd. De laan ligt echter ook op het traject van de geplande gewestelijke fietsroute (GFR) 'Zenne'. Het is dan ook evident dat de heraanleg van deze laan een fietspad omvat.

Wat is de stand van zaken inzake de heraanleg van



*Une étude de mobilité a-t-elle été réalisée, qui tienne compte des contraintes logistiques de l'usine ?*

*Quel est le nombre d'emplacements de stationnement en voirie actuellement utilisés par Audi Forest et combien seront supprimés ?*

*Les plans prévoient-ils une piste cyclable séparée bidirectionnelle ? Sinon, quelle alternative prévoyez-vous pour les cyclistes ? Ces plans cadrent-ils avec le Plan vélo, dans lequel l'ICR 'Senne' longe le boulevard de la Deuxième Armée Britannique ?*

*L'idée d'une liaison supplémentaire entre la chaussée de Ruisbroek et le boulevard de la Deuxième Armée Britannique est-elle définitivement abandonnée ? Pour quelles raisons ? Quelle est l'alternative envisagée pour assurer une meilleure liaison d'Audi avec le ring ?*

*Des mesures ont-elles été prises pour mettre fin aux chutes de pierres qui endommagent les véhicules neufs d'Audi ? L'usine a-t-elle exigé des dédommagements ?*

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Le permis d'urbanisme pour le réaménagement du boulevard de la Deuxième

de Britse Tweedelegerlaan? Blijft de planning, een vastlegging in 2011, behouden?

Wat is de stand van zaken inzake de heraanleg van de Ruisbroeksesteenweg en de Neerstalsesteenweg? Houdt u bij deze plannen rekening met het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en met de heraanleg van de Britse Tweedelegerlaan? Zo ja, op welke manier?

Werd er een mobiliteitsstudie uitgevoerd die de impact onderzoekt van de heraanleg van de Britse Tweedelegerlaan op de parkeerbehoefte en de logistieke vraag, met name de aan- en afvoer van goederen, van Audi Vorst? Is de Britse Tweedelegerlaan in de plannen te smal en zijn de rotondes te klein voor deze logistieke behoefte?

Hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt Audi Vorst vandaag? Hoeveel van die plaatsen verdwijnen volgens de plannen voor de heraanleg van de Britse Tweedelegerlaan? Hoeveel van die plaatsen zullen betalend worden?

Bevatten de plannen een afgescheiden fietspad in twee richtingen? Zo nee, welk alternatief plant u dan voor de fietser? Passen de plannen in het fietsplan, waarin de GFR 'Zenne' langs de Britse Tweedelegerlaan loopt?

Hebt u de plannen voor een bijkomende verbindingsweg tussen de Ruisbroeksesteenweg en de Britse Tweedelegerlaan definitief afgevoerd? Zo ja, wat waren de argumenten daarvoor? Welk alternatief hebt u ontwikkeld om Audi beter te ontsluiten via de Ring?

Bent u op de hoogte van de beschadigde nieuwe Audi's als gevolg van vallend steenpuin vanop de Ring? Zijn er al maatregelen getroffen? Heeft Audi een schadevergoeding gevraagd?

#### *Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De bouwvergunning voor de heraanleg van de Britse Tweedelegerlaan zal binnenkort afgeleverd worden.

*Armée Britannique sera délivré prochainement.*

*Celui-ci intègre une série des remarques émises par Audi Forest. Ainsi, le feu de signalisation au croisement avec la rue des Abesses a été supprimé. En revanche, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique ne sera pas élargi, ce qui aurait pour effet d'inciter les conducteurs à augmenter leur vitesse, qui est déjà excessive aujourd'hui.*

*L'idée d'une piste cyclable bidirectionnelle a été abandonnée à la demande d'Audi, qui ne souhaitait pas qu'une piste cyclable longe l'entrée du site. Une piste cyclable unidirectionnelle sera aménagée des deux côtés du boulevard de la Deuxième Armée Britannique.*

*Le rond-point qui fait face à l'entrée du site sera maintenu, mais son dimensionnement sera revu pour permettre la circulation des poids lourds.*

*Le projet de la chaussée de Ruisbroek est élaboré en concertation avec les communes d'Uccle, de Forest et de Drogenbos. Cette dernière projette de réaménager l'avenue Maître Paul Gilson, qui est la continuation de la chaussée de Ruisbroek. La province du Brabant flamand a identifié cet axe comme un itinéraire cyclable fonctionnel. La STIB et Bruxelles Environnement sont également consultés, l'une pour l'aménagement des voies de tram et le dépôt Marconi, l'autre pour la traversée de la Promenade verte.*

*L'implication de tous ces intervenants explique la lenteur du processus de conception.*

*Le projet actuel, qui intègre dans la mesure du possible les souhaits des uns et des autres, a été envoyé aux intéressés. Dès que nous aboutirons à un consensus, la demande de permis sera introduite auprès de l'AATL.*

*Le seul lien entre la chaussée de Ruisbroek et le boulevard de la Deuxième Armée Britannique est que celui-ci doit assurer l'écoulement du trafic de transit. C'est pourquoi sa capacité a été augmentée à partir de la sortie 18 du ring.*

*Un permis d'urbanisme a été délivré pour le croisement Stalle-Neerstalle et un tronçon de la chaussée de Neerstalle en direction du centre-ville. Ces travaux débiteront mi-2012. Il s'agit d'un projet VICOM avec aménagement des trottoirs,*

De planning kan dus behouden blijven. Audi heeft inderdaad een aantal opmerkingen geformuleerd en met een aantal ervan wordt rekening gehouden.

Ik geef de voornaamste resultaten. Op vraag van Audi komt er geen verkeerslicht op het kruispunt met de Abdissenstraat. De Britse Tweedelegerlaan vormt een zwart punt voor de verkeersveiligheid, met name door de overdreven snelheid van voertuigen. Daarom wordt niet ingegaan op de vraag van Audi om de rijweg te verbreden want dat zou alleen maar aanzetten tot een verder opdrijven van de snelheid.

Er komt geen dubbelrichtingsfietspad om tegemoet te komen aan de wens van Audi om geen fietspad voor de ingang van de site aan te leggen. Uit studies blijkt immers dat een dergelijke inrichting het meest onveilig is voor fietsers. Er komt wel een enkelrichtingsfietspad aan beide kanten van de Britse Tweedelegerlaan.

De rotonde wordt behouden, maar de dimensionering ervan wordt momenteel opnieuw onderzocht, meer bepaald of het mogelijk is voor zware vrachtwagens om die rotonde op een veilige manier te nemen. Omdat de rotonde voor de ingang van de Audisite gelegen is, vormt dat de beste manier voor de fietsers om langs die site te passeren. Een rotonde met gemengd verkeer blijkt immers zeer veilig te zijn. Die aanleg past inderdaad voor de gewestelijke fietsroute 'Zenne' van het Fietsplan.

Het ontwerp van de Ruisbroeksesteenweg wordt opgesteld in overleg met de gemeenten Ukkel, Vorst en ook Drogenbos. Die laatste heeft plannen voor de heraanleg van de Gilsonlaan - dat is het verlengde van de Ruisbroeksesteenweg - en de provincie Vlaams-Brabant heeft de as Gilsonlaan-Ruisbroeksesteenweg als een functionele fietsroute geïdentificeerd. Daarnaast worden ook de MIVB en Leefmilieu Brussel geconsulteerd: de MIVB voor de aanleg van de tramsporen en voor het Marconidepot, en Leefmilieu Brussel voor de oversteek van de Groene Wandeling.

Dat alles zorgt ervoor dat het ontwerpproces langzaam verloopt.

Momenteel is een plan dat in de mate van het mogelijke rekening houdt met de verschillende wensen, opgestuurd naar de vermelde partijen en is

*plantation d'arbres et aménagement d'un site propre de trams.*

*L'enquête de mobilité est indissociable de l'élaboration d'un permis d'urbanisme.*

*Aucun emplacement de stationnement ne sera sacrifié dans le futur aménagement. La décision de rendre le parking payant dépend de la commune de Forest.*

*Une étude est en cours, avec l'accord de la Région flamande, en vue d'assurer une liaison directe d'Audi avec le ring, ce qui permettrait incontestablement d'améliorer l'accessibilité et les qualités logistiques du site.*

*Une inspection de l'intrados du viaduc 33 a été réalisée par l'administration avec les responsables d'Audi le 12 octobre 2011. Il s'est avéré à cette occasion que des panneaux en béton habillant les poutres de l'ouvrage avaient été endommagés par des chocs sur leur partie inférieure.*

*Ces panneaux étant devenus instables, leur démontage ainsi que la réparation des poutres risquant de projeter des éclats de béton sur le parking, les travaux ont été réalisés dans les jours qui suivirent.*

*D'autre part, divers débris sont projetés de la partie carrossable du viaduc sur le parking. Cette nuisance sera éliminée grâce aux panneaux de protection qui seront posés sur les rives des tabliers dans le cadre d'un marché public de rénovation d'ouvrages d'art, pour lequel mon administration rédige actuellement le cahier des charges.*

het wachten op hun antwoord. Zodra er een consensus is bereikt, is het de bedoeling om een vergunningsaanvraag in te dienen bij het BRON.

De enige link tussen de Ruisbroeksesteenweg en de Britse Tweedelegerlaan is dat het huidige transitverkeer op de steenweg via deze laan afgewikkeld moet worden. Er werd in extra capaciteit voorzien vanaf de Ring, afrit 18 in Drogenbos richting Britse Tweedelegerlaan.

Voor het kruispunt Stalle-Neerstalle en een stuk van de Neerstalsesteenweg richting stadscentrum is een bouwvergunning afgeleverd. De start van de werken is gepland midden 2012. Het is een VICOM-project met de heraanleg van de voetpaden, het planten van bomen en het aanleggen van een eigen trambeding.

In het kader van de voorbereiding van een bouwvergunning wordt altijd een mobiliteitsonderzoek verricht.

Met de voorziene heraanleg worden er geen officiële parkeerplaatsen afgeschaft. Met de ruimtes voor 'wildparkeren' wordt natuurlijk geen rekening gehouden in de plannen. Het al of niet betalend maken van het parkeren hangt af van de gemeente Vorst. Ik merk op dat er in de omgeving wel nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn, namelijk op de Humaniteitslaan en het gedeelte van de Britse Tweedelegerlaan dat erop aansluit.

Momenteel loopt de studie om, met akkoord van het Vlaams Gewest, te voorzien in een rechtstreekse verbinding voor Audi met de Ring. Een dergelijke rechtstreekse verbinding zou natuurlijk een verbetering inhouden van de bereikbaarheid en van de logistieke kwaliteiten van de site.

Op 12 oktober 2011 heeft de administratie samen met de verantwoordelijken van Audi een inspectie uitgevoerd van het binnenwelfvlak van het viaduct 33. Er is toen gebleken dat de betonplaten die de balken van het bouwwerk bedekken, beschadigd waren door schokken op hun onderste deel.

Aangezien die panelen daardoor onstabiel zijn geworden en er door de afbraak ervan en de herstelling van de balken stukjes beton op de parking zouden terechtkomen, werden de afbraak- en herstellingswerken enkele dagen later al

uitgevoerd. Die werken zijn nu afgerond. Het is echter mogelijk dat de scheidingswanden werden beschadigd door de vrachtwagens die nieuwe Audi's vervoeren of toen Audi bijkomende verlichting in de parking heeft geplaatst.

Er komen verschillende brokstukken van het berijdbare deel van de viaduct terecht op de parking. Die hinder zal verdwijnen dankzij het gebruik van beschermingsplaten. Die zullen op de zijkanten van het brugdek geplaatst worden in het kader van een overheidsopdracht voor de renovatie van kunstbouwwerken. Mijn administratie stelt daarvoor op dit moment het lastenboek op.

*- L'incident est clos.*

*- Het incident is gesloten.*

## QUESTIONS ORALES

## MONDELINGE VRAGEN

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

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

### QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

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

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

**concernant "la mise en œuvre de la nouvelle  
identité visuelle des taxis bruxellois".**

**betreffende "de nieuwe look van de  
Brusselse taxi's".**

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

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

### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

**concernant "le réaménagement de l'avenue  
Woeste à Jette".**

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

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

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

**concernant "les places assises réservées aux  
personnes de plus de 65 ans dans les  
transports en commun".**

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

### **INTERPELLATIONS**

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

**INTERPELLATION DE MME DANIELLE  
CARON**

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

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

**betreffende "de heraanleg van de  
Woestelaan in Jette".**

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

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

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

**betreffende "gereserveerde zitplaatsen bij  
het openbaar vervoer voor 65-plussers".**

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

### **INTERPELLATIES**

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW  
DANIELLE CARON**

**TOT MEVROUW BRIGITTE  
GROUWELS, MINISTER VAN DE**

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

**concernant "la place faite aux cyclistes dans  
les aménagements de voirie".**

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

La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.-** Conformément au Plan Iris 2, tous les aménagements de voiries doivent garantir l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Ceci signifie que pour tout nouvel aménagement de voirie régionale ou communale, des critères de cyclabilité doivent être pris en compte à tous les niveaux de décision, de conception, d'autorisation, d'exécution et d'entretien. Il convient donc, en priorité, de prendre en compte la sécurité des cyclistes.

Récemment, je suis passée de nombreuses fois boulevard du Souverain sur la nouvelle voirie aménagée. C'est un véritable danger public : des barrières Nadar sont placées en plein milieu, des rails de tram s'y croisent et votre piste cyclable est interrompue à la hauteur d'Hermann Debroux. J'avais interrogé la ministre Brigitte Grouwels à cet égard. Depuis lors, la situation s'est aggravée car on y a placé une barrière Nadar. Il est vraiment dommage de prévoir un tel dispositif mais ce dernier n'est qu'un exemple parmi d'autres.

Deux types d'actions sont prévus pour arriver à ces objectifs :

- l'analyse et l'amélioration des processus administratifs et réglementaires ;
- l'élargissement du cadre de concertation de la cellule vélo et du manager vélo de l'administration régionale.

Je me réjouis qu'il y ait une réelle volonté de faire du vélo un mode de transport à part entière. À ce titre, la dernière étude britannique réalisée par la London School of Economics - qui n'est pas la moindre des références - soulevait que même si les

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET OPENBARE  
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het rekening houden met de  
criteria inzake fietsvriendelijkheid bij de  
aanleg van de wegen".**

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

Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Volgens het Iris 2-plan moeten wegen zo worden aangelegd dat de rijomstandigheden voor de fietsers verbeteren. Bij elke fase van een project moet rekening worden gehouden met criteria inzake de veiligheid en het comfort van de fietsers.**

*De recent heraangelegde Vorstlaan is een publiek gevaar: er staan nadarafsluitingen in het midden, tramrails kruisen er elkaar en het fietspad is onderbroken aan Hermann-Debroux. Dit is maar één van vele voorbeelden.*

*Er zijn twee soorten acties om de doelstellingen te bereiken:*

- analyse en verbetering van de administratieve en reglementaire procedures;
- een breder overleg voor de gewestelijke fietscel en fietsmanager.

*Het is goed dat de regering van de fiets een volwaardig vervoermiddel wil maken. Een studie van de London School of Economics wees uit dat het (bepaalde) Londense fietsbeleid de Britse economie al 3,3 miljard euro had opgeleverd, dankzij de verkoop van fietsen en toebehoren en door het feit dat fietsers gezonder zijn en daardoor minder afwezig zijn van het werk.*

*De voorstanders van de fiets verwijzen vaak naar de gezondheid of de aangename manier om de stad te ervaren, maar er zijn dus ook economische voordelen verbonden aan de fiets. Dat is zeker in de huidige moeilijke budgettaire situatie niet te versmaden. Bovendien zit het autoverkeer tijdens de spits vast en zonder inspanningen voor de fiets*

Anglais n'étaient pas très loin en matière de cyclisme par rapport à d'autres villes, la pratique du vélo avait rapporté à l'économie britannique 3,3 milliards d'euros, chiffre assez important, grâce à la vente de vélos et d'accessoires, aux salaires et à une amélioration sanitaire car on s'est rendu compte que les cyclistes présentaient un moindre absentéisme que les personnes se rendant à leur travail en voiture ou grâce à un autre moyen de transport.

On soulève souvent les arguments liés à la santé et à la manière différente et agréable de voir la ville. Cette étude démontre donc, chiffres économiques à l'appui, que l'utilisation du vélo permet donc d'engranger des recettes fiscales appréciables grâce aux salaires et à une économie florissante. C'est non négligeable, a fortiori dans un contexte budgétaire difficile tant pour la Région bruxelloise que pour l'État fédéral. Il y a également un grave problème de congestion automobile : il est presque devenu impossible de circuler à Bruxelles aux heures de pointe. Si les pistes cyclables ne sont pas systématiquement entretenues et aménagées sur les nouvelles voiries, cela va aller de mal en pis.

En effet, le nombre de ménages possédant une voiture ne cesse d'augmenter et les parents déposent de plus en plus souvent leurs enfants à l'école en voiture, plutôt que d'envisager un autre mode déplacement qui pourrait bénéficier aux uns et aux autres.

L'étude conclut également qu'une augmentation de 20% de la pratique du vélo d'ici 2050 permettrait de générer des recettes importantes. En effet, celle-ci serait synonyme d'une diminution, estimée à 240 millions d'euros, des taux de congestion, et de 82 millions d'euros des taux de pollution, et générerait une activité autour du cyclisme avoisinant les 598 millions d'euros. Ces chiffres, qui laissent rêveurs, devraient permettre de convaincre plus facilement vos collègues du gouvernement.

On peut se réjouir d'enfin enregistrer un changement dans la politique du tout-à-la-voiture qui a régné durant des décennies. Des décisions sont enfin prises au niveau de l'urbanisme et des travaux publics. On peut malheureusement déplorer certains aménagements cyclistes inadéquats le long de nouvelles voiries, comme de simples marquages au sol ou des pistes cyclables qui s'interrompent brusquement à hauteur des carrefours ou des rails

*zal dat er niet op verbeteren.*

*Steeds meer gezinnen hebben een wagen en steeds meer ouders brengen hun kinderen met de wagen naar school.*

*Volgens de studie zou een toename van het aantal fietsers met 20% tegen 2050 aanzienlijke inkomsten opleveren: 240 miljoen euro door de vermindering van de files, 82 miljoen euro door de vermindering van de vervuiling en 598 miljoen euro uit activiteiten die met de fiets te maken hebben.*

*Eindelijk worden er inzake stedenbouw en openbare werken beslissingen genomen die niet in de eerste plaats de auto ten goede komen. De fietspaden zijn echter vaak onvoldoende uitgewerkt langs de nieuwe wegen. Dat is slecht voor de veiligheid en staat het fietsgebruik in de weg.*

*Er bestaat nu een duidelijke politieke wil om rekening te houden met de fiets. Dat is goed.*

*Welke criteria en indicatoren bepalen of de situatie voor de fietsers verbetert? Gaat het om persoonlijke indrukken of zijn er meetbare gegevens? Geeft u de voorkeur aan gescheiden fietspaden?*

*Kopenhagen heeft een voorbeeldfunctie. Die stad heeft zelfs vuilnisbakken en handvatten aan de palen geplaatst voor de fietsers.*

*Hoever staat de analyse van de administratieve en reglementaire procedures? Zult u die aan de regering voorleggen? Respecteren alle gemeenten de procedures?*

*Heeft het gewest al subsidies geweigerd voor een project, omdat er geen rekening gehouden werd met de veiligheid van de fietsers? Zijn er sancties voor gemeenten of ondernemers die in gebreke blijven?*

*Is de rol van de fietsmanager bij de verschillende fases van de projecten uitgebreid en beter gedefinieerd?*

*Is de werkgroep met Mobiel Brussel, de openbaarvervoermaatschappijen, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en de federale administratie operationeel?*

de tram. De telles situations ne garantissent pas la sécurité voulue par les utilisateurs et qui permettrait d'assurer un meilleur développement de la pratique du vélo dans notre Région.

Aujourd'hui, les choses changent et la volonté politique est indéniable dans le chef du gouvernement de faire évoluer les autres modes de déplacement. Le fait que le mode de transport vélo soit pris en compte dans tous les travaux à venir est un gage de succès à long terme de voir le nombre de cyclistes augmenter.

Quels sont les critères et les indicateurs pris en compte pour considérer qu'il y a une véritable amélioration de la sécurité des cyclistes ? Cette sécurité est-elle une impression psychologique ou est-elle réellement mesurable à l'aide d'indicateurs spécifiques ? Donnez-vous la priorité aux sites propres, comme le souhaite la majorité des parents qui sont inquiets de lancer leurs enfants dans le trafic ?

La ville de Copenhague est très pro-active en la matière. Elle a même fait placer des poubelles pour cyclistes et des manettes à tous les poteaux, pour que les cyclistes puissent voir la ville autrement et de manière sympathique.

Où en est l'analyse des procédures administratives et réglementaires prévues dans le courant de 2011 ? Prévoyez-vous de les présenter au gouvernement ? Toutes les communes respectent-elles ces procédures ?

La Région a-t-elle déjà refusé d'accorder des subventions parce que le caractère "cyclable" des projets n'était pas amélioré après travaux ? Autrement dit, pouvez-vous certifier aujourd'hui que tous les travaux subsidiés par la Région vont apporter un plus en termes de sécurité aux cyclistes ou prévoyez-vous qu'il y aura des sanctions pour les communes ou les entrepreneurs défaillants ?

Le rôle du manager vélo a-t-il été mieux identifié et renforcé aux stades de la conception, de l'autorisation, de l'exécution et du maintien ?

Le groupe de travail qui rassemble Bruxelles Mobilité, les sociétés de transports publics, l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement et l'administration fédérale est-il opérationnel ?

*Hoe is de fietscel samengesteld en over welke middelen beschikt de fietsmanager?*

*Ontwikkelt u een langetermijnvisie?*



Quelle est la composition actuelle de la cellule vélo et de quels moyens le manager vélo dispose-t-il actuellement pour assumer les tâches qui lui sont dévolues ?

Peut-on imaginer à plus long terme une autre manière de voir les choses ?

### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** M. le secrétaire d'État, je souscris entièrement à l'interpellation de ma collègue. Je n'ai pratiquement rien à ajouter, mais je voulais marquer le coup parce que le détail et l'aspect économique qu'elle a relevé est particulièrement intéressant.

De manière générale, des mesures volontaristes sont indispensables si l'on vise réellement les 20% de parts de déplacements à vélo dans notre ville-Région, et Dieu sait si l'on en est loin pour le moment. Par la même occasion, toute la ville doit être cyclable, mais l'aménagement de véritables pistes cyclables doit être entrepris, en particulier sur les grands boulevards. Les exemples que ma collègue vient de citer ne permettent pas d'augurer du meilleur.

Je voulais savoir si les groupements de cyclistes avaient revu leur position concernant les sites propres de pistes cyclables séparées de la circulation automobile. Il y a quelques années, elles disaient préférer introduire le cycliste dans le trafic automobile, ce qui permettait de le ralentir et de le réguler, plutôt que de le séparer de cette circulation automobile. Je voudrais savoir quelle est aujourd'hui la position de ces groupes, si vous la connaissez.

Certains itinéraires cyclables sont balisés mais ils sont loin d'être aménagés pour que la circulation des cyclistes y soit aisée et sûre. Je voudrais insister sur l'amplification significative de vos investissements pour de meilleures infrastructures, en particulier pour rendre le vélo attractif vis-à-vis des catégories de cyclistes potentiels qui sont moins audacieux, plus occasionnels et plus vulnérables. On voit actuellement beaucoup plus de cyclistes

### *Bespreking*

**De voorzitter.-** De heer Albishari heeft het woord.

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *De interpellatie van mijn collega is uitzonderlijk gedetailleerd en ook interessant op economisch vlak.*

*Om de doelstelling van 20% fietsverkeer te halen, zijn er sterke maatregelen nodig. De Brusselaars moeten zich in heel het gewest met de fiets kunnen verplaatsen. Op de grote lanen moeten er dringend fietspaden komen.*

*Hebben de fietsverenigingen hun standpunt herzien en staan ze achter de aanleg van van het autoverkeer gescheiden fietspaden? Enkele jaren geleden pleitten de verenigingen nog voor de integratie van de fietser in het autoverkeer, om het verkeer te vertragen en te regelen.*

*Sommige fietstrajecten zijn wel bewegwijzerd, maar gaan niet gepaard met een adequate aanleg van de openbare weg. U moet de investeringen in fietsinfrastructuur sterk opvoeren, aangezien betere infrastructuur de occasionele en minder zelfzekere fietser over de streep zal halen. Men ziet steeds meer fietsers in het straatbeeld, maar dat zijn haast altijd overtuigde, 'professionele' fietsers.*

qu'avant, mais ce sont encore des cyclistes 'professionnels', volontaires, militants. Il y a peut-être un fossé à franchir pour attirer les personnes plus timorées, occasionnelles et vulnérables vers ce mode de déplacement.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Le plan Iris 2 prévoit en effet plusieurs actions pour atteindre l'objectif de 20% des déplacements à vélo à l'horizon 2020. Entretemps, nous avons rédigé un plan vélo 2010-2015 pour concrétiser ces objectifs.

La politique cyclable ne se limite pas à des mesures d'infrastructure, mais repose également sur des actions de promotion, sur des programmes d'éducation ou encore sur des mesures d'accompagnement incitant les automobilistes à changer leurs habitudes. L'Observatoire du Vélo nous apprend que le nombre de cyclistes augmente annuellement de 13%, et ceci depuis le début des comptages réalisés depuis 1998 par l'asbl Pro Vélo pour le compte de la Région. En 2010, l'augmentation était même de 16%, et cette augmentation accrue semble se confirmer dans les comptages de 2011.

Or, l'augmentation du nombre de cyclistes constitue un indicateur-clé relatif à la sécurité des cyclistes et à leur sentiment de sécurité. Il s'agit d'une constante dans les études internationales sur la sécurité des cyclistes : plus il y a de cyclistes, plus leur sécurité augmente. Ce phénomène est nommé 'safety in numbers' et se confirme également à Bruxelles, comme l'a encore démontré l'IBSR dans un exposé récent.

Ceci dit, la 'cyclabilité' d'une voirie repose considérablement sur la qualité des aménagements. C'est pourquoi l'administration élabore depuis quelques années, en concertation avec les usagers, des vade-mecum de bonnes pratiques en matière d'aménagement. Ces différents vade-mecum traitent notamment de la cohabitation avec les transports en commun, les marquages de pistes cyclables et de bandes suggérées, le traitement des SUL (sens unique limité), les revêtements, l'éclairage et encore les giratoires. Les cahiers actuellement en préparation portent sur les carrefours et les pistes cyclables séparées.

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Het Iris 2-plan voorziet inderdaad in verscheidene maatregelen om de doelstelling te halen van 20% verplaatsingen met de fiets tegen 2020. Daartoe hebben we een Fietsplan 2010-2015 opgesteld.*

*Het fietsbeleid beperkt zich niet tot de inrichting van de openbare weg maar dient ook begeleidende maatregelen te omvatten om automobilisten aan te zetten hun gewoonten te veranderen.*

*Volgens het Fietsobservatorium neemt het aantal fietsers jaarlijks met 13% toe. In 2010 bedroeg deze stijging zelfs 16%. De tellingen van 2011 wijzen op een voortzetting van deze stijgende tendens, die een goede indicator is voor de veiligheid van de fietsers: hoe meer fietsers, hoe veiliger ze rijden. Dat internationaal erkende fenomeen heet 'safety in numbers'. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) toonde in een recente uiteenzetting aan dat het fenomeen ook in het Brussels Gewest plaatsvindt.*

*De kwaliteit van de openbare weg bepaalt in welke mate de fietsers van die weg gebruikmaken. Daarom redigeert de administratie vademecums met goede praktijken voor weginrichtingen. Die behandelen de afstemming van het fietsverkeer op het openbaar vervoer, de markering van fietspaden en fietssuggestiestroken, de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer, de straatbekleding, de verlichting, de rotondes, de kruispunten en de vrijliggende fietspaden.*

*Het is vooral belangrijk om de fietsinrichting in overeenstemming te brengen met de typologie van de weg, op basis van een aantal criteria (snelheidsregime, aantal rijstroken, reliëf, rijrichting, enzovoort). Vademecum nr. 2 bevat een beslissingsschema voor de inrichting van gemarkeerde fietspaden. Dat schema is ook opgenomen in een aantal internationale wetenschappelijke werken. De fietsers zullen van de*

De cette littérature très documentée, il ressort qu'il est surtout important d'identifier pour chaque type de voirie l'aménagement le plus approprié, sur la base d'une série de critères tels que le régime de vitesse, le nombre de bandes, le relief, les sens de circulation, le nombre de voiries sécantes ou de sorties de garage, la présence de poids lourds. Un schéma décisionnel est présenté dans le vademecum n°2 intitulé « Réalisation des pistes cyclables marquées ». Ce schéma est repris dans la plupart des ouvrages internationaux, qu'ils soient publiés par le Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek (CROW) hollandais ou encore le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) français. Les cyclistes seront en tout cas physiquement séparés de la chaussée lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50km/h ou lorsque la voirie comporte plus d'une bande de circulation dans chaque sens.

Des aménagements marqués seront généralement préférés dans des situations où la vitesse ne dépasse pas les 50km/h, mais où le volume de trafic reste important. Enfin, il est plus intéressant de faire cohabiter différents modes de transport sur des voiries limitées à 30km/h et à volume de trafic faible. Les visions divergent à cet égard. Certains pensent que les cyclistes doivent être utilisés pour ralentir le trafic et d'autres placent leur sécurité comme priorité. Pour ma part, je pense que la sécurité du cycliste doit primer, sans quoi nous n'augmenterons jamais le nombre de cyclistes, parce que nous ne prêcherons que des convaincus.

Cela ne signifie pas que l'on a besoin partout de pistes cyclables. Lorsqu'on refait par exemple certains quartiers avec des zones 30, dans lesquelles le trafic est réellement ralenti, il est normal que les cyclistes y partagent la voirie avec les voitures, parce qu'ils y sont en sécurité. C'est ma vision des choses. La sécurité d'une personne à vélo n'est pas la même que celle d'une personne en voiture, mais je ne voudrais cependant pas que l'on croie que je veux installer des pistes cyclables partout. Cela n'a pas de sens.

La réalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est la priorité du gouvernement actuel. Les ICR empruntent principalement des voiries locales, adaptées aux cyclistes, avec des pentes confortables. Elles conviennent souvent moins aux

*rijbaan gescheiden worden op plaatsen waar de toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u of waar de weg meer dan één rijstrook in elke rijrichting bevat.*

*Als de toegelaten snelheid lager ligt dan 50 km/u maar het verkeersvolume groot is, wordt de voorkeur gegeven aan gemarkeerde fietspaden. Als de toegelaten snelheid maximaal 30 km/u bedraagt en het verkeersvolume klein is, hoeft men de verschillende vervoersmodi niet te scheiden. De meningen daarover zijn echter verdeeld: volgens sommigen moeten de fietsers worden ingezet om het verkeer te vertragen, terwijl anderen - zoals ikzelf - voorrang geven aan de veiligheid van de fietser. Dat betekent echter niet dat er overal fietspaden zullen komen. In een zone 30 is het logisch dat een fiets zich op de rijweg begeeft, aangezien zijn veiligheid daar gewaarborgd is.*

*De realisatie van de de gewestelijke fietsroutes (GFR's), die hoofdzakelijk lokale wegen volgen, is een prioriteit van de regering. De GFR's lopen langs wegen die minder geschikt zijn voor het autoverkeer.*

*De procedures zijn volop aan de gang. Tegen eind 2011 zal een eerste document van de administratie voltooid zijn en zal ze haar voorstellen overmaken aan de regering.*

*Bij gesubsidieerde werken wordt het advies van de fietsmanager systematisch ingeroepen. Het is te vroeg om de impact van de befietsbaarheidscriteria in te schatten, aangezien een herinrichtingsproject doorgaans twee à drie jaar in beslag neemt en de eerste documenten die het advies van de fietsmanager bevatten, pas in 2010 werden opgesteld. Aangezien het advies van de fietsmanager voordien niet verplicht was, hebben we vertraging opgelopen.*

*De rol van de fietsmanager zal worden versterkt. De fietsmanager staat in voor de coördinatie tussen de verschillende Brusselse beleidsinstanties en voor de follow-up van het Fietsplan. De fietsmanager doet tevens voorstellen op het vlak van begroting en planning. De werkgroep is nog niet bijeengekomen maar zal dat weldra doen.*

*De fietscel bestaat uit 1 VTE fietsmanager voor de algemene coördinatie; 1 VTE voor de follow-up van de verkeersveiligheid, de subsidies, de*

voitures.

L'analyse des processus administratifs est en cours. Un premier document a été présenté par l'administration et sera finalisé pour la fin de cette année. Des propositions seront présentées au gouvernement dans les mêmes délais.

Concernant les travaux subsidiés, l'avis du manager vélo est systématiquement demandé et pris en compte. L'intégration de critères de cyclabilité est encore trop récente pour en sentir les effets sur le terrain parce que les projets de réaménagement prennent souvent deux à trois ans. Or les premiers documents mentionnant l'avis du manager vélo ont été rédigés en 2010. C'est au moment de l'installation du nouveau gouvernement qu'on a commencé à exiger l'obligation de cet avis. Ce n'était pas le cas auparavant. On va donc commencer à voir les réalisations de ce plan à partir de maintenant. Nous avons tenté d'introduire des aménagements cyclables partout où cela était possible, à une époque où ce n'était pas encore obligatoire, c'est ce qui explique le ralentissement qu'on connaît actuellement.

L'identification et le renforcement du rôle du manager vélo font partie de la note sur les processus et seront donc traités en même temps. A ce jour, le manager vélo joue un rôle de coordination, de suivi de la mise en œuvre du plan vélo, et de communication avec les différentes autorités bruxelloises. Il fait également des propositions de budget et de planning.

Le groupe de travail, qui ne s'est pas encore réuni, fait également partie de la réflexion sur les processus. Une première réunion est prévue dans la foulée des décisions en la matière.

Actuellement, la cellule vélo se compose d'un manager vélo pour la coordination générale, d'un temps plein pour les aspects stratégiques de la sécurité routière, les subventions, les études stratégiques, l'organisation de colloques, etc., de 3 chefs de projet à quatre-cinquièmes temps pour la conception de nouveaux aménagements, de 2 temps plein et d'un mi-temps dessinateurs spécialisés, d'un temps plein qui rejoint l'équipe à partir de novembre pour l'entretien et la signalisation, et enfin d'un contrôleur des pistes cyclables.

Un renforcement supplémentaire est prévu très

*strategische studies en de organisatie van colloquia; 3 projectleiders met een 4/5 tewerkstelling voor het ontwerp van de herinrichtingsprojecten; 2,5 VTE gespecialiseerde teknaars, 1 VTE vanaf november voor het onderhoud en de signalisatie; en 1 controleur van de fietspaden. Op korte termijn komen er personeelsleden bij om het Villoproject te volgen en om initiatieven te nemen ter bestrijding van fietsdiefstallen. De administratie zal binnenkort voorstellen doen voor een verdere personeelsuitbreiding in 2012. Die zullen we naast de prioriteiten van de regering leggen. Vandaag is het jammer genoeg te vroeg om u een antwoord te kunnen verschaffen.*

prochainement surtout pour le suivi du projet Villo et les initiatives concernant les vols de vélos. En effet, en 2012, nous allons développer une politique contre les vols, comme annoncé dans le plan. On va pour ce faire utiliser des contrats de remplacement pour affecter une personne à ce poste.

Concernant le recrutement 2012, l'administration fera prochainement des propositions de recrutement qui devront prendre en compte les priorités du gouvernement. C'est donc encore trop tôt pour vous donner une réponse.

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

**Mme Danielle Caron.-** Lorsque le manager vélo ou vous-même constatez que les travaux subsidiés n'ont pas été réalisés comme convenu, existe-t-il une sanction et un éventuel refus de certaines subventions ?

Parfois, je rêve que les piétons et cyclistes puissent circuler sur la voirie et que les voitures doivent emprunter les trottoirs et les pistes cyclables. En effet, il n'est pas rare de voir circuler des personnes âgées sur la voirie, parce que c'est plus facile pour elles. C'est plat et il n'y a pas de trottoirs cassés à escalader.

C'est la même chose pour les cyclistes. Si je prends pour exemple le rond-point Schuman, avant de s'engager dans la rue de la Loi, il est préférable et même logique de prendre la piste cyclable. Or, je puis vous assurer qu'il est plus agréable de circuler sur la voirie - même avec le casse-vitesse -, parce qu'elle est plus plate.

Sans quoi, vous devez chaque fois franchir le trottoir et être secoué, comme cycliste ou comme piéton. Je suis donc parfois d'accord avec vous à propos de certaines nouvelles zones 30, mais en ce qui concerne les anciennes et les pistes cyclables, je vous assure qu'il est parfois préférable de rouler à côté de la piste cyclable, tant certaines d'entre elles sont dangereuses. Je vous invite à y faire un tour avec moi et vous verrez qu'il y a des endroits où il est particulièrement difficile de circuler.

Même si on se rend compte qu'il faut deux ans et que les trottoirs seront réalisés en fonction de leur cyclabilité à partir de 2012 ou 2013, ce n'est actuellement pas perceptible. On a plutôt le sentiment que seule une partie est faite et que le

**De voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Indien de fietsmanager of uzelf merkt dat de gesubsidieerde werken niet werden uitgevoerd zoals voorzien, bestaan er dan sancties of een eventuele weigering van bepaalde subsidies?**

*Soms droom ik dat voetgangers en fietsers de rijbaan gebruiken en auto's de voet- en fietspaden. Er stappen wel vaker oudere mensen op de rijbaan omdat die vlakker is en er geen gebroken tegels hun pad hinderen.*

*Hetzelfde geldt voor fietsers. Op het Schumanrondpunt bijvoorbeeld is het gemakkelijk en logisch op het fietspad te rijden, maar het is veel aangenamer op de vlakkere rijbaan, zelfs met de verkeersdrempel.*

*Zowel fietsers als voetgangers moeten voortdurend het voetpad op- of afstappen. Daarom ga ik akkoord met bepaalde nieuwe 30km-zones. Verder kan ik u verzekeren dat het vaak beter is naast de fietspaden te rijden want sommige zijn ronduit gevaarlijk. Ik nodig u uit met mij een ritje te maken en u zal het zelf merken.*

*Hoewel we weten dat de werken om de voetpaden fietsvriendelijk te maken in 2012 of 2013 aanvangen en dat ze twee jaar zullen duren, is daar momenteel nog niets van te merken. Het lijkt zelfs alsof een groot deel van de wegenis niet meer hersteld wordt. Het geeft de indruk dat de werken uitgevoerd worden door mensen die zich niets aantrekken van voetgangers of fietsers. Er zal iets moeten veranderen om naar behoren de nodige werken aan al die voet- en fietspaden uit te voeren.*

reste est laissé en l'état, oublié ou trop cher. Cela donne l'impression que ces travaux sont réalisés par des personnes qui n'ont pas les préoccupations des piétons ou des cyclistes. Il faudrait poser un autre regard pour que ces aménagements soient accessibles et performants pour tous.

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Les dossiers relatifs aux travaux subventionnés arrivent sur la table du conseil des ministres et nous n'approuvons pas un dossier dans lequel le manager vélo n'est pas impliqué. Il faut que ce dossier soit en ordre pour bénéficier de subsides. Depuis 2010 et jusqu'à présent, tout le monde a toujours accepté d'impliquer le manager vélo. Par ailleurs, le manager vélo ne s'est jamais plaint de ne pas avoir été pris en considération. Donc, je pense que la situation s'améliore. On voit de plus en plus de pistes cyclables, même si on vient de très loin. Il y a beaucoup de communes qui ont compris qu'elles doivent travailler dans ce sens. Je suis optimiste et positif, même s'il y a encore des situations problématiques. N'oubliez pas qu'on aménage souvent complètement un tronçon d'une voirie, mais pas immédiatement les suivants. C'est pour cela que les pistes cyclables s'arrêtent parfois subitement. C'est difficile à expliquer, mais il faut voir cela dans le cadre d'un processus en cours.

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

**Mme Danielle Caron.-** Je suis, comme vous, optimiste et je pense que beaucoup de choses ont été mises en place. Cependant, je voudrais être certaine que vous mettez un point d'honneur à faire respecter par les entrepreneurs le cahier des charges pour toute nouvelle voirie.

N'hésitez pas à donner les moyens au manager vélo qui, c'est l'impression que cela me donne, semble fort seul. Je pense que vous avez tout intérêt à marteler que les sanctions existent, qu'elles seront appliquées, tant pour les entrepreneurs que les maîtres d'ouvrage et les communes qui ne respecteraient pas le cahier des charges. Le boulevard du Souverain illustre cette problématique.

- *L'incident est clos.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *De dossiers betreffende de gesubsidieerde werken worden door de ministerraad goedgekeurd en we doen dat nooit zonder het advies van de fietsmanager. Sinds 2010 tot op heden heeft iedereen altijd de betrokkenheid van de fietsmanager aanvaard en hij heeft nooit geklaagd niet gehoord te zijn. Ik denk dat de situatie dus verbeterd is. Er zijn meer en meer fietspaden, zelfs al komen we van ver. Vele gemeenten weten dat ze eraan moeten werken. Ik ben optimistisch, zelfs al zijn er nog probleemsituaties. Weet dat er voortdurend stukken weg worden heraangelegd, maar niet altijd de daaropvolgende. Het is moeilijk uit te leggen, u moet het zien als een proces dat aan de gang is.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Net zoals u ben ik optimistisch. Ik vraag u met aandring om erop toe te zien dat de aannemers de bestekken naleven.*

*U moet ervoor zorgen dat de fietsmanager voldoende middelen krijgt. Ik heb de indruk dat hij er alleen voor staat. U moet erop blijven hameren dat er sancties bestaan voor aannemers en gemeenten die de bestekken niet naleven, en dat die moeten worden toegepast.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE M. AHMED EL KTIBI**

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

concernant "l'utilisation de scooters électriques sur le territoire de notre Région".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,**

concernant "la promotion des vélos électriques".

**M. le président.**- La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi.**- Comme Mme Huytebroeck l'avait rappelé en réponse à mon interpellation sur les bornes électriques en juin dernier, bien qu'il ne soit pas le seul, le transport constitue un des défis du gouvernement pour améliorer la qualité de l'air bruxellois. Nous savons d'ailleurs que le Plan Iris 2 intègre cette importante préoccupation.

Aux heures de pointe, le constat est en effet sans appel : voitures contraintes de rouler au pas, augmentation de la pollution pour les riverains, dépassements des seuils européens et diminution de la qualité de l'air. Pour désengorger les routes de notre Région, des alternatives à l'usage des voitures personnelles sont proposées aux citoyens. Outre les traditionnels transports en commun, je mentionnerai le système de location de vélos Villo, ou le système de voitures partagées via le réseau Cambio. Ces efforts doivent être maintenus afin d'améliorer la mobilité de tous dans notre Région, tout en veillant à réduire la pollution.

Dans cette optique, la société de livraison express TNT a déjà choisi d'utiliser le vélo électrique pour assurer ses livraisons de colis dans Bruxelles. En France, des méthodes alternatives de mobilité non polluantes sont testées dans les grandes villes : à Paris, la société Autolib' teste l'usage de voitures

**INTERPELLATIE VAN DE HEER AHMED EL KTIBI**

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

betreffende "het gebruik van elektrische scooters op het grondgebied van ons gewest".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,**

betreffende "het stimuleren van elektrische tweewielers".

**De voorzitter.**- De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi** (in het Frans).- *De reductie van het autoverkeer is een belangrijke hefboom om de luchtkwaliteit te verbeteren, een doelstelling die in het Iris 2-plan is opgenomen.*

*Tijdens de piekuren zorgen de files voor vervuiling, waarvan de buurtbewoners het slachtoffer worden. De Europese norm voor luchtkwaliteit wordt voortdurend overschreden. Een aantal gewestelijke initiatieven beogen een daling van het autoverkeer, zoals bijvoorbeeld het fietsverhuursysteem Villo en het Cambionetwerk voor autodelen. We moeten die inspanningen opvoeren.*

*De koerierdienst TNT Express heeft gekozen voor de elektrische fiets voor het leveren van pakjes in het Brussels Gewest. In Parijs test het bedrijf Autolib' het gebruik van elektrische auto's, terwijl er in Marseille een proefproject met een elektrische scooter lopende is. In beide steden werden oplaadpunten ingericht.*

*Het Franse bedrijf Autolib', dat elektrische voertuigen verhuurt, startte onlangs een samenwerking met de SNCF. In België zijn er samenwerkingsprojecten gestart met de NMBS Holding en Siemens. Omdat Brussel heuvelachtig is, is de elektrische scooter er handiger dan de*

électriques, tandis qu'à Marseille, un projet pilote de location d'un scooter électrique est à l'essai. Des bornes de rechargement de ces véhicules électriques ont été créées et installées dans ces deux villes.

La société française Autolib', chargée de la location des véhicules électriques (voitures ou scooters), a signé récemment un partenariat avec la SNCF. En Belgique, des partenariats identiques ont été conclus avec la SNCB Holding et Siemens. Il est vrai qu'à Bruxelles, les rues sont très souvent pentues et parfois plus difficiles d'accès à vélo. Un scooter électrique permettrait de relier la ville basse et la ville haute plus facilement, plus rapidement et sans polluer. Pour les moins sportifs comme moi, il s'agirait d'une bonne alternative. Le scooter se révèle donc être un moyen de déplacement alternatif au même titre que le vélo, les transports en commun, le covoiturage, le taxi ou encore le système Cambio. À l'instar du vélo, il ne pollue pas, tout en étant plus rapide, avec une vitesse approximative de 45km/h.

Baisser la densité du trafic automobile dans notre Région permettrait de réduire la pollution et l'émission de particules fines dans l'air. Cela contribuerait aussi à la réduction des gaz à effet de serre, inscrite dans les objectifs environnementaux européens et mondiaux. Les scooters électriques comme moyen de déplacement alternatif, non-polluant et économique, rempliraient idéalement les critères de la mobilité douce. Le gouvernement s'est-il penché sur l'installation d'un tel système de scooters électriques ? Fait-il actuellement l'objet d'une étude pour son installation à Bruxelles ? De quels échos disposez-vous concernant l'instauration de ce système en Région de Bruxelles-Capitale et le coût qu'il engendrerait ?

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw pour son interpellation jointe.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Pour atteindre certaines normes du Plan Iris 2 et éviter que la circulation soit saturée à Bruxelles, nous devons prendre d'autres moyens de transport en considération.*

*Le moyen de transport individuel qu'est le scooter électrique a notamment des avantages en termes d'occupation de l'espace sur la voie publique et de pollution de l'air. Son usage nous permettrait en*

*fiets. De elektrische scooter is een goed alternatief voor de fiets: hij vervuult niet en rijdt even snel (ongeveer 45 km/u).*

*Als het autoverkeer daalt, stijgt de luchtkwaliteit, wat dan weer een positieve impact heeft op het terugdringen van de broeikasgassen. De elektrische scooter beantwoordt volledig aan de criteria inzake zachte mobiliteit.*

*Denkt de regering aan de invoering van een systeem met elektrische scooters? Heeft ze een studie besteld? Hoeveel zou een dergelijk project kosten?*

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

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Om een aantal normen van het Iris 2-plan te halen en te vermijden dat het verkeer in Brussel zich blijft vastrijden, moeten we ook andere vervoersmodi bekijken.

De elektrische scooter biedt een aantal voordelen voor het persoonlijk vervoer. Hij neemt veel minder plaats in op de openbare weg. Dat is niet altijd het geval bij de moto, die ook geparkeerd nogal wat plaats inneemt. Als we inzetten op



*outré de diminuer plus facilement le nombre de places de stationnement, au bénéfice d'une meilleure qualité de vie.*

*Avez-vous l'intention de promouvoir l'usage des scooters électriques ? Comment vous y prendriez-vous ? Avez-vous déjà estimé l'impact qu'aurait une augmentation du nombre de scooters électriques sur la mobilité et l'environnement ?*

*Cette technologie peut également être appliquée au vélo.*

*Villo envisage-t-il d'acquérir des vélos électriques pour faciliter la circulation à vélo dans les montées ?*

*A-t-on réfléchi à l'octroi d'une prime régionale à l'achat de vélos ou de scooters électriques ?*

#### *Discussion conjointe*

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

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Je souhaiterais intervenir à la suite de mes collègues, car les technologies de transport, et particulièrement les questions liées à l'électromobilité, me tiennent particulièrement à cœur. Le nombre de questions et interpellations que j'ai déposées à ce sujet depuis le début de la législature en est la preuve.

Les applications de vélos électriques peuvent s'envisager sous différents aspects, à l'heure où les

kleinere vervoermiddelen, kunnen we gemakkelijker het aantal parkeerplaatsen, dat momenteel maar liefst 293.000 bedraagt, terugdringen ten behoeve van een betere levenskwaliteit.

Nieuwe technologieën kunnen het milieubelastende karakter van de scooter sterk reduceren. In China en andere Aziatische landen met grote steden wordt een stilstand van het verkeer vermeden en wordt de luchtvervuiling beperkt door het massaal gebruik van elektrische scooters.

Bent u van plan om het gebruik van elektrische scooters te promoten? Hoe zult u dat aanpakken? Hebt u al een inschatting gemaakt van de mogelijke impact van de toename van het aantal elektrische scooters op het vlak van mobiliteit en leefmilieu?

Deze technologie kan ook worden toegepast op de fiets. De stad Brussel zal trouwens een premie geven voor de aankoop van een elektrische fiets, omdat de aankoopprijs ervan hoog is.

Misschien kan Villo een beperkt aantal elektrische fietsen aanbieden. Het is niet altijd evident om de hellingen op te fietsen. De technologie moet niet te allen tijde gebruikt worden, maar men kan dat dan wel doen op momenten waarop het wat moeilijker gaat. Het is helemaal niet de bedoeling om mensen niet meer te laten fietsen. Bewegen is gezond.

Heeft Villo plannen om elektrische fietsen aan te schaffen? Wordt er nagedacht over een gewestelijke premie voor de aankoop van een elektrische fiets of scooter?

#### *Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** *Ik ben erg geïnteresseerd in alles wat met vervoer te maken heeft, en in het bijzonder met elektrische vervoersmethoden.*

*De verkoop van elektrische fietsen is in Europa met 355% gestegen. In sommige landen, waaronder Nederland, is een op de drie verkochte fietsen een elektrisch exemplaar.*

ventes de vélos électriques ont crû de 355% en Europe. Dans certains cas, comme aux Pays-Bas, elles se taillent jusqu'à un tiers du total des investissements de particuliers dans les vélos.

Les solutions d'intégration des applications de vélos électriques au sein de systèmes en libre service constituent, selon moi, un angle d'attaque particulièrement intéressant pour conjuguer développement des mobilités douces et développement de solutions technologiques d'intermodalité. Je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises sur ce sujet, notamment sur les achats de vélos électriques effectués par différents organismes d'intérêt public bruxellois. Dans la réflexion actuelle sur l'intégration des applications de vélos électriques au sein de systèmes en libre service, votre administration a-t-elle effectué, en partenariat avec JCDecaux, un travail d'analyse en profondeur des systèmes existants à l'étranger ?

Si tel est le cas, je suis certaine que votre administration aura étudié avec beaucoup d'intérêt le système polyvalent Pedelec de Clean Energy Planet, qui a été développé en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. C'est à Nice, Monaco, Fontenay-sous-Bois et Villejuif qu'existe le système de vélos partagés électriques le plus important d'Europe. Il allie un portefeuille de solutions commerciales, techniques et organisationnelles très larges, avec notamment des solutions de rangements sécurisés, avec système d'attache en très basse tension, et surtout système de plug&pay non-invasif. Ce système permet une installation et une désinstallation facile, sans impact lourd pour l'urbanisme, tant sur les voiries qu'au sein des sites et parkings des institutions publiques et privées.

C'est, à l'heure actuelle, le système le plus développé, tant au sein de la modulation, de ses applicabilités d'installation et d'interface commerciale que de ses performances techniques. Ce n'est pas un hasard si l'Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN), l'une des institutions de recherche technologique les plus connues au monde, a opté pour ce système dans le cadre de la gestion de la mobilité interne sur son site.

De la même façon, je suis certaine que votre administration n'aura pas manqué d'étudier le système développé par l'université du Tennessee en

*Volgens mij zijn elektrische fietsen bijzonder geschikt om zachte mobiliteit te bevorderen. Ik heb u onder meer al gevraagd of een aantal Brusselse overheidsdiensten elektrische fietsen aankopen. Overweegt u ook om in samenwerking met JCDecaux elektrische fietsen aan te kopen voor Villo? Maakt u de vergelijking met fietsverhuur-systemen in het buitenland?*

*Ik verwijs naar Pedelec van Clean Energy Planet, een systeem dat werd ontwikkeld in samenwerking met de Franse regio Provence-Alpes-Côte d'Azur. In steden als Nice of Monaco is het grootste openbare verhuursysteem voor elektrische fietsen in gebruik. De fietsen kunnen erg vlot worden aangesloten op of losgekoppeld van een laad-systeem.*

*Het Franse systeem staat het meest op punt. Het is geen toeval dat de Europese organisatie voor nucleair onderzoek CERN het systeem gebruikt voor verplaatsingen op haar uitgebreide onderzoeksterrein.*

*Ik neem aan dat uw diensten ook aandacht hebben besteed aan het systeem dat de universiteiten van Tennessee en Nevada hebben ontwikkeld. Ik zou nog een aantal verhuursystemen voor elektrische fietsen in andere landen, dan de VS, kunnen vermelden.*

*Het komt er vooral op aan om na te gaan welke systemen het meest efficiënt zijn. Overweegt u om Villo ook uit te rusten met elektrische fietsen, die ideaal zijn voor het Brussels Gewest? Iedereen weet dat er veel hellingen zijn in Brussel.*

*U hebt al gezegd dat JCDecaux niet warm loopt voor het idee. De investering zou veel geld kosten. Ik raad u aan om het bedrijf een studie te bezorgen over systemen in het buitenland. Daaruit zal blijken dat de kosten niet onoverkomelijk hoog zijn.*

*Er bestaan ook eenvoudige, veilige en niet overdreven dure oplossingen om elektrische fietsen thuis of met behulp van laadpalen op te laden.*

*Ook in Luxemburg en Noord-Frankrijk worden er verhuursystemen voor elektrische fietsen ingevoerd. In Vlaanderen en Wallonië worden er contacten gelegd om het systeem eventueel in te voeren.*

*Hoe vorderen de besprekingen met JCDecaux?*

partenariat avec sa consœur du Nevada pour une première américaine. Elles ont misé sur des phases de tests sur les sites de leur campus et sur l'intégration de ceux-ci dans le tissu urbain. Je pourrais bien sûr citer Genève, Amsterdam, Vilnius, ainsi qu'une ville au Japon, sans compter les modèles de systèmes partiellement intégrés existant en Grande-Bretagne, en Chine et en Inde.

Le plus important est de cibler les systèmes adéquats, les plus performants et les plus intelligents. À ce titre, où en est la réflexion sur l'intégration d'une composante liée au vélo électrique au sein du système Villo qui, tout le monde s'y accorde, est un réceptacle rêvé, en Région bruxelloise, pour ce type de solutions ? Je ne vais pas revenir sur le débat relatif à l'opportunité du système vis-à-vis des conditions topographiques de notre Région, car nous le connaissons tous.

Vous nous l'avez souvent répondu, JCDecaux ne semble pas des plus enthousiastes quant à une réflexion poussée en la matière. Si c'est par frilosité commerciale et peur des coûts d'investissement, je ne puis que vous conseiller de lui communiquer l'étude portant sur les modèles économiques des systèmes dont je viens de vous parler. Elle démontre bien que la question des coûts n'est pas un obstacle.

Si sa crainte se situe au niveau de l'intégration organique des interfaces de domotique commerciale et d'infrastructures de chargement, il faut savoir que là aussi des solutions simples, structurelles, sécurisées, et qui ne font pas exploser les investissements, ont été trouvées.

Les modèles dont je vous parle ont déjà séduit beaucoup de collectivités locales et sont en train d'investir de nouvelles zones géographiques au Luxembourg et dans le nord de la France. Des contacts sont également pris en Wallonie et en Flandre, sans compter d'autres zones d'Europe et du monde.

Où en êtes-vous dans les discussions avec JCDecaux ? Que répond cette société aujourd'hui ? Hormis JCDecaux et le système Villo, la Région a-t-elle planché sur d'autres modèles de système de vélos électriques partagés avec d'autres partenaires ? Votre administration a-t-elle étudié les systèmes de Clean Energy Planet et de

*Overweegt het Brussels Gewest om een huursysteem voor elektrische fietsen op te richten met andere partners dan JCDecaux, dat Villo organiseert? Hebben uw diensten systemen als Clean Energy Planet en cycleUshare bestudeerd? Worden er nog andere publiek-private samenwerkingen overwogen?*

cycleUshare ? Envisage-t-elle d'autres partenariats public-privé ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Je vais m'informer auprès de mon administration pour voir si elle a déjà étudié tous les projets évoqués. Avec ma collègue Evelyne Huytebroeck, ministre de l'Environnement, et nos administrations, nous sommes actuellement en train de mettre au point une stratégie en matière de véhicules moins polluants. J'utilise ce terme car il est inexact d'affirmer qu'un véhicule électrique n'est pas polluant : il n'y a aucune garantie que l'électricité utilisée soit verte. Nous déposerons un document avant la fin de cette année sur la table du gouvernement.

Dans le cadre de la stratégie en matière de véhicules moins polluants, les plans d'électromobilité d'autres villes européennes et internationales sont actuellement analysés ou vont l'être prochainement, afin d'identifier les mesures applicables à la Région de Bruxelles-Capitale.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les actions menées pour atteindre les objectifs régionaux de diminution des particules polluantes dues au trafic visent aussi à rationaliser le choix du mode de transport en fonction des caractéristiques du déplacement à effectuer. Les dispositions que nous envisageons visent à classer les modes de déplacement en fonction de leur efficacité énergétique, de leur potentiel en termes de diminution de la congestion et de leur impact sur l'environnement et la santé.*

*Nous sommes parvenus à la conclusion que les vélos électriques, les scooters et les voitures ont tous leur place, mais qu'il existe une certaine hiérarchie. Ainsi, nous voulons promouvoir dans l'ordre : la marche, le vélo, le vélo électrique, les transports publics, les voitures partagées et les véhicules individuels. Nous pourrions examiner dans quelle mesure il faut stimuler les voitures électriques. Faut-il les soutenir activement ou laisser le marché agir ?*

*Le système des véhicules partagés - vélos et voitures - est idéal pour choisir un véhicule en*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Ik zal nagaan of mijn diensten alle vernoemde projecten hebben bestudeerd. Samen met minister Huytebroeck werk ik aan een strategie inzake milieuvriendelijkere voertuigen. Ik gebruik het woord "milieuvriendelijker" omdat elektrische voertuigen nog steeds vervuילend zijn. Er is namelijk geen enkele garantie dat ze worden opgeladen met groene elektriciteit.*

*Het gebruik van elektrische vervoersmethoden in andere Europese steden wordt momenteel bestudeerd om na te gaan welke maatregelen we in het Brussels Gewest kunnen nemen.*

*(verder in het Nederlands)*

Om de doelstellingen van het gewest te halen op het vlak van de vermindering van schadelijke stoffen door het verkeer moeten we een versnelling hoger schakelen. De acties die we momenteel voeren, zijn dan ook gericht om de keuze van een vervoerswijze te rationaliseren volgens de kenmerken van de verplaatsing. De maatregelen die we willen nemen, beogen het aanbrenge van prioriteiten binnen de vervoerswijzen in functie van hun energie-efficiëntie, van hun potentieel om opstoppingen te verminderen en van hun impact op het milieu en op de gezondheid.

We zijn tot de conclusie gekomen dat elektrische fietsen, scooters en wagens alle hun plaats hebben, maar er is een bepaalde hiërarchie. Op de eerste plaats willen we nog altijd het te voet gaan stimuleren, vervolgens komt de fiets, dan de elektrische fiets, het openbaar vervoer, het autodelen en daarna de individuele voertuigen. Wat dat laatste betreft kan nagegaan worden in hoeverre men elektrische wagens gaat stimuleren. Gaat men die actief ondersteunen of laat men de markt spelen?

Men mag niet vergeten dat het systeem van gedeelde voertuigen, zowel de fiets via Villo, als de auto, ideaal is om een voertuig te kiezen op grond van de specifieke verplaatsing die men wil maken. Dat verplicht mensen om na te denken over wat ze

*fonction du déplacement à effectuer, car il permet de réfléchir à ce que l'on veut faire et aux différentes options qui existent. C'est beaucoup plus sain et c'est meilleur pour la ville.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne l'installation de vélos électriques partagés, la priorité est actuellement donnée au déploiement du système de vélos partagés existant. Il n'est pas envisagé de l'élargir aux vélos électriques à ce stade encore précoce de la mise en place du système Villo, dont la deuxième phase de déploiement est en cours.

Le système tel qu'il a été développé avec JCDecaux se base sur un plan financier dans lequel il n'était pas question de vélos électriques. Si nous voulons les imposer à JCDecaux, le plan financier devra être revu. On ne peut pas le faire pour le moment, mais cela ne signifie pas que nous ne devons pas mener une réflexion sur ces systèmes. C'est avec beaucoup de bonne volonté que je les étudierai. La prudence s'impose toutefois, car quand je vois le manque de délicatesse avec laquelle les vélos du système Villo sont traités, alors que ce sont des vélos résistants, je crains qu'avec des vélos électriques plus fragiles, le système ne tombe souvent en panne. On ne peut pas se le permettre vis-à-vis des usagers qui payeraient des abonnements plus coûteux.

Je rappelle aussi que des vélos électriques sont déjà mis en location dans nos points vélos. Avec la Région, nous soutenons ce système, même si on ne trouve pas de vélos tous les quatre cents mètres, comme avec le système Villo.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La promotion du scooter ou du vélo électrique via des primes est actuellement à l'étude. Pour cela, nous nous basons notamment sur l'expérience de la commune de Bruxelles-Ville. Nous devons veiller à ce que les gens ne soient pas tentés d'acheter un vélo électrique parce qu'ils reçoivent une prime ou parce qu'un vélo électrique est moins cher. Leur choix doit être dicté par leurs besoins.*

*Nous examinons aussi de quoi nous devons faire dépendre les primes : du demandeur ou de ses revenus. Nous ne voulons pas octroyer des subsides à des personnes qui n'auraient pas besoin d'un vélo*

willen doen. Men vertrekt niet langer van het idee dat men een auto heeft en dat men die dan maar gaat gebruiken. Men heeft verschillende opties en men kan nadenken over hoe men zich het meest efficiënt kan verplaatsen. In functie daarvan kiest men dan een vervoermiddel. Dat is een veel gezondere werkwijze, die ook beter is voor de stad.

*(verder in het Frans)*

*U vroeg of we overwegen om een verhuursysteem voor elektrische fietsen in te voeren. Wel, we geven voorlopig de voorkeur aan gewone fietsen. Het is voorbarig om het al over elektrische fietsen te hebben. De tweede fase van Villo moet immers nog worden voltooid.*

*De huidige overeenkomst met JCDecaux is gebaseerd op een financieel plan waarin geen sprake is van elektrische fietsen. Als we elektrische fietsen willen gebruiken, moeten we ook het financiële plan bijsturen. Voorlopig kan dat niet, maar we kunnen wel nadenken over nieuwe mogelijkheden. Ik stel echter vast dat de fietsen van Villo niet bepaald zacht worden behandeld. Aangezien elektrische fietsen veel minder robuust zijn dan gewone, is het risico reëel dat er zeer vaak pannes zouden voorkomen. Dat kunnen we ons niet permitteren.*

*Ik wijs er ook op dat er al elektrische fietsen worden verhuurd in de fietspunten. Het Brussels Gewest steunt dat systeem, maar er zijn natuurlijk niet zoveel fietspunten als Villo-stallingen.*

*(verder in het Nederlands)*

We onderzoeken momenteel de promotie van de elektrische scooter of de elektrische fiets onder de vorm van premies. We baseren ons daarvoor ook op de ervaringen van de stad Brussel. We moeten erop letten dat mensen niet in de verleiding komen om een elektrische fiets te kopen omdat ze daarvoor een premie krijgen of dat het goedkoper wordt om een elektrische fiets te kopen dan een gewone. Mensen moeten nog altijd de keuze maken of ze die al dan niet nodig hebben. Ikzelf vind het aangenaam om op een elektrische fiets te rijden, maar eigenlijk heb ik die niet nodig, zelfs niet voor de Brusselse hellingen. Voor mensen vanaf een bepaalde leeftijd is dat wel het geval. Mijn ouders bijvoorbeeld hebben zich allebei een elektrische fiets aangeschaft. Dat waren fervente fietsers, maar

*électrique.*

*(poursuivant en français)*

M. El Ktibi parlait de mobilité douce en évoquant les scooters électriques. Ce n'est pas le cas. Les scooters électriques, qui atteignent jusqu'à 45km/h, sont dangereux et sont impliqués dans de nombreux accidents. Quand on évoque l'impact du scooter électrique en termes d'émissions et de congestion, les avantages sont évidents, mais cela n'ôte pas son caractère périlleux et les accidents aux implications assez graves qu'il provoque : 45km/h, c'est déjà une vitesse élevée ! Soyons donc prudents à ne pas idéaliser ce moyen de locomotion.

J'avoue ma préférence pour les vélos électriques, parce que c'est un moyen plus adapté aux déplacements en ville. Un scooter s'utilise généralement pour des distances plus longues. N'oublions pas que cela va aussi à l'encontre de tout ce que la ville fait en matière d'aménagement des zones 30, que nous souhaitons plus nombreuses pour une meilleure sécurité de nos citoyens. Le contrôle des voitures est déjà difficile. Comment allons-nous contrôler les scooters ? Nous devons être attentifs à un certain équilibre sur la question. Ne prenons donc pas de mesures qui prennent le contre-pied de nos projets de mobilité pour la ville.

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** *(en néerlandais).*- *Ma question relative aux primes n'avait pas pour objectif d'inciter tout un chacun à s'acheter un vélo électrique. La disposition doit être étudiée avec toute la circonspection nécessaire et éventuellement s'adresser à des catégories de population déterminées. Le but n'est pas de substituer les vélos électriques aux vélos, mais de donner un coup de pouce aux personnes qui ont des problèmes.*

*Vous avez en outre raison de dire que les gens doivent choisir leur moyen de transport en fonction du trajet à accomplir. Mon propos visait simplement à ajouter les vélos et les scooters électriques à la palette des moyens de transport urbains.*

dat ging wat moeilijker vanaf een bepaalde leeftijd.

We zijn aan het nadenken of we de premies laten afhangen van wie ze aanvraagt of van het inkomen enzovoort. We staan in elk geval open voor een dergelijk systeem. We willen echter geen fouten maken en mensen subsidiëren die geen elektrische fiets nodig hebben.

*(verder in het Frans)*

*De heer El Ktibi had het over zachte mobiliteit en verwees naar elektrische scooters. Ik vind dat je die vervoersvorm niet onder de noemer "zachte mobiliteit" kunt rangschikken. Elektrische scooters bereiken snelheden tot 45 km/u en er gebeuren vaak ongevallen mee. De uitstoot die ze veroorzaken is weliswaar beperkt, maar dat neemt niet weg dat elektrische scooters gevaarlijk zijn.*

*Ik geef duidelijk de voorkeur aan elektrische fietsen, die beter geschikt zijn in de stad. Elektrische scooters lenen zich eerder voor langere verplaatsingen. Bovendien zijn er overal in de stad zones 30. Het is al moeilijk om te controleren of de auto's niet te snel rijden, maar het zou nog lastiger zijn om ervoor te zorgen dat ook elektrische scooters zich aan de snelheidsbeperking houden.*

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik stel voor dat de staatssecretaris eens een bezoek brengt aan Rome waar al die kleine Vespa's rondrijden. Daar is het ook wat heuvelachtig en sommige Italianen vinden het een heel leuk vervoermiddel in een stad.

*(Gelach)*

Met mijn vraag over de gewestelijke premies wilde ik er zeker niet voor pleiten dat iedereen ineens een elektrische fiets gaat kopen. De regeling wordt het best met de nodige omzichtigheid bekeken en eventueel gericht naar bepaalde bevolkingsgroepen. Het is helemaal niet de bedoeling om de gewone fiets te vervangen door de elektrische, maar wel om mensen met problemen een extra duw in de rug geven.

Verder zoek ik ook niet alle heil bij de elektrische scooters en fietsen. U zegt meer dan terecht dat

- *Les incidents sont clos.*

### QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Pauw.

#### QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

**concernant "la proportion de femmes parmi les cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale".**

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *Le Plan Iris 2 a pour ambition que 20% des déplacements mécanisés soient effectués à vélo à l'horizon 2018, contre 4% à 5% aujourd'hui. Pour tendre vers cet objectif, il nous faut prendre une vaste palette de mesures, allant de l'adaptation des infrastructures aux campagnes de promotion, en passant par des incitants financiers.*

*Actuellement, 70% des cyclistes sont des hommes, contre 30% de femmes. En évoluant vers une proportion 50-50 tout en maintenant le nombre*

mensen de mogelijkheid moeten hebben om te kiezen tussen vervoersmodi in functie van het af te leggen traject. Elektrische fietsen en scooters zijn niet alleen zaligmakend. Ik wil ze alleen toevoegen aan het palet van verplaatsingsmogelijkheden in de stad.

- *De incidenten zijn gesloten.*

### MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw De Pauw.

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

**betreffende "het aandeel van vrouwen onder fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

**De voorzitter.**- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Het Iris 2-plan stelt een ambitieuze doelstelling voorop inzake fietsen. Tegen 2018 moet 20% van de gemechaniseerde bewegingen per fiets gebeuren. Momenteel schommelt dat cijfer rond 4 à 5%. Hoewel internationale mobiliteitsdeskundigen zich op symposia al vragen stelden bij de haalbaarheid van een stijging van 5 naar 20%, willen we dat doel niet zomaar opzijschuiven. In elk geval hebben we een breed palet van maatregelen nodig om zo dicht mogelijk bij die 20% te eindigen.

*actuel de cyclistes masculins, nous réaliserions déjà une augmentation de 7% du nombre de cyclistes.*

*Le plus faible pourcentage de femmes cyclistes est-il lié à un sentiment d'insécurité ? Existe-t-il un rapport entre personnes actives et cyclistes, sachant que le taux d'emploi des femmes est inférieur à celui des hommes dans notre Région ? Est-ce lié au fait que les femmes sont davantage amenées à faire des étapes dans leurs déplacements, avec ou sans enfants ? Si nous connaissions la raison de cette différence, nous pourrions agir de manière plus proactive.*

*À quoi imputez-vous le pourcentage inférieur de femmes parmi les cyclistes bruxellois ? Quelles mesures prenez-vous pour l'augmenter ? Quelle répartition hommes-femmes visez-vous et dans quel délai ?*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).** - *En effet, les comptages relatifs aux vélos réalisés par la Région depuis 1998 indiquent une proportion actuelle de 70 cyclistes masculins pour 30 cyclistes féminins. Si, à ce jour, aucune étude ne s'est penchée sur les causes de ce déséquilibre, plusieurs explications peuvent néanmoins être avancées. Ainsi, il s'avère que l'on rencontre plus ou moins de femmes cyclistes selon les quartiers, ce qui nous amène à conclure que le profil socio-économique et les références culturelles de la population sont des facteurs à prendre en considération.*

*Le système de partage de vélos Viljo compte également davantage d'utilisateurs masculins, mais les femmes utilisent davantage un vélo Viljo qu'un vélo ordinaire. Peut-être est-ce lié à la difficulté de devoir ranger son propre vélo. Nous savons aussi, sans toutefois vouloir confirmer les rôles sociaux*

Die maatregelen gaan van infrastructuur-aanpassingen over financiële stimuli tot promotie-campagnes.

Op dit moment stellen we vast dat 70% van de fietsers van het mannelijke en 30% van het vrouwelijke geslacht is. Dat is geen gezonde verdeling. We moeten ervoor zorgen dat we naar een fifty-fiftyverhouding evolueren. Als we daarin slagen, is er, bij behoud van het huidige aantal mannelijke fietsers, al sprake van een stijging met 7%.

Heeft het lagere aandeel vrouwelijke fietsers te maken met een onveiligheidsgevoel? Is er een link tussen werkenden en fietsers die het verschil in aandeel mee kan helpen verklaren? De werkzaamheidsgraad bij vrouwen is namelijk lager dan bij mannen in dit gewest. Of heeft het te maken met het feit dat vrouwen meer geconfronteerd worden met 'kettigmobilititeit' waarbij ze zich van punt A naar B naar C verplaatsen, al dan niet met kinderen? Als we de reden voor het verschil kennen, kunnen we proactiever te werk gaan.

Waarom wijt u het achterop hinkend aandeel vrouwen bij de fietsende Brusselaars? Welke maatregelen neemt u om dat aandeel te verhogen? Welke verdeling van mannelijke en vrouwelijke fietsers streeft u na en op welke termijn?

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.-** U vestigt de aandacht op een markante realiteit. Sinds 1998 voert het gewest fietstellingen uit, waaruit blijkt dat het klopt wat u zegt. Per 70 mannelijke fietsers tellen we maar 30 vrouwelijke fietsers. De situatie is al lichtjes verbeterd ten opzichte van vroeger. Tien jaar geleden bedroeg de verhouding nog 80/20.

Tot op vandaag werd er geen studie uitgevoerd om de oorzaken van die onevenwichtige verhouding te achterhalen. Toch zijn er een aantal mogelijke verklaringen. Op basis van specifieke observaties voor elke telplaats kon men vaststellen dat in sommige wijken meer of minder vrouwelijke fietsers waren. Zo telt men bijvoorbeeld meer vrouwelijke fietsers in Elsene ter hoogte van de Mouterijbrug of ter hoogte van het kruispunt Louiza-Baljuw en meer mannelijke fietsers op de Van Praetbrug of aan het Weststation. We kunnen



*traditionnels, que les femmes sont encore celles qui font le plus souvent les courses et le panier présent sur les vélos Villo s'y prête volontiers.*

*Nous constatons également que beaucoup plus de femmes que d'hommes s'intéressent à l'action Bike Experience, une formation cycliste individuelle qui, pendant deux semaines, confronte les participants aux trajets quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, en compagnie d'un coach.*

*Lors des deux premières éditions de l'opération, la majorité des candidats était composée de femmes : 55% en 2010 et 65% en 2011. Nous supposons qu'il faut y voir le fait que le sentiment d'insécurité face à la circulation est plus important chez les femmes. La formation permet précisément de le faire disparaître. Du reste, 85% des participants masculins et féminins considèrent la formation à la circulation en ville, également donnée dans le cadre de l'action Bike Experience, nécessaire, voire indispensable. Suite à la formation, quelque 90% des participants utilisent le vélo au moins une fois par semaine, et 30% le font quotidiennement.*

*Par rapport aux observations faites à l'étranger, nous pouvons dire que plus le vélo est ancré dans les mentalités, plus la proportion entre cyclistes féminins et masculins s'équilibre, aboutissant même parfois à une majorité d'utilisatrices en raison d'un effet de contagion.*

*Nous disposerons bientôt pour Bruxelles de données plus objectives : depuis l'an dernier, l'Observatoire du vélo ne se borne plus à effectuer des comptages, mais réalise également une enquête annuelle. En 2011, elle a été consacrée aux facteurs qui freinent les femmes dans leur volonté de faire du vélo. Nous en attendons les résultats en 2012.*

*Les résultats de l'enquête fédérale Belgian Daily Mobility (BELDAM) seront également bientôt disponibles.*

*Le Plan vélo compte également un chapitre sur la problématique du genre. Nous développons par ailleurs des actions d'éducation et de promotion en faveur de l'utilisation du vélo. Ainsi, le projet "À vélo, Mesdames !" de Pro Velo érige le vélo tant en mode de déplacement qu'en instrument d'émancipation.*

daaruit opmaken dat het sociaaleconomische profiel en de culturele referenties van de bevolking factoren kunnen zijn waarmee rekening gehouden moet worden.

Het fietsdeelsysteem Villo heeft ook meer mannelijke dan vrouwelijke gebruikers. Daartegenover staat dat vrouwen meer een Villo-fiets gebruiken dan een gewone fiets. Per 40 Villo-gebruiksters telt men 60 mannelijke gebruikers. Dat is al een betere verhouding. We kennen de reden daarvoor niet, maar we denken dat het er misschien mee te maken heeft dat men de eigen fiets niet moet stallen op soms moeilijke plaatsen. Het is gemakkelijker om een fiets te gebruiken wanneer men die nodig heeft. Dan hoeft men die bij wijze van spreken niet naar beneden te sleuren van welke verdieping ook. We weten ook, zonder rolbevestigend te willen zijn, dat vrouwen nog vaak de boodschappen doen en het fietsmandje op de Villo-fietsen is alvast geen remmende factor. Dat zijn natuurlijk allemaal veronderstellingen.

Verder stellen we vast dat veel meer vrouwen dan mannen belangstelling hebben voor de actie 'Bike Experience'. Dat is een individuele fietsopleiding die mensen gedurende twee weken wil laten ervaren wat het inhoudt om dagelijks met de fiets naar het werk te gaan. Daarvoor krijgt elke deelnemer de begeleiding van een coach, die de rol van 'peter' of 'meter' op zich neemt.

De coach helpt bij het uitstippelen van het traject en vergezelt gedurende de eerste dagen de deelnemers 's morgens en 's avonds bij het afleggen van hun woon-werktraject. De deelnemers volgen ook een opleiding 'Fietsen in het stadsverkeer' en krijgen indien nodig een fiets in bruikleen tijdens de betrokken periode.

Tijdens de eerste twee edities bestond de meerderheid van de kandidaat-deelnemers uit vrouwen, 55% in 2010 en 65% in 2011. In 2011 hadden we een aantal problemen met het 'matchen' van coaches met kandidaten en daarom heeft een aantal mensen geen coach gekregen. Die werden verschoven naar een volgende editie. Uiteindelijk hebben bijna 75% vrouwen deelgenomen aan 'Bike Experience'.

We veronderstellen dat dit komt omdat vrouwen zich vaak onveiliger voelen in het verkeer. Ze voelen zich veiliger door eerst een opleiding te

*Nous avons l'intention de poursuivre les projets qui vont dans la bonne direction.*

krijgen en begeleid te worden om te weten hoe ze op de meest veilige manier kunnen fietsen. Dat helpt het onveiligheidsgevoel weg te nemen. In elk geval beschouwt 85% van de mannelijke en vrouwelijke deelnemers de opleiding 'Fietsen in het stadsverkeer' als noodzakelijk of zelfs onontbeerlijk. Die mensen zouden zelf de stap niet hebben gezet om te gaan fietsen, maar doen dat wel dankzij de opleiding. Het resultaat is heel positief: 90% van de mensen die eraan deelgenomen hebben, blijven minstens een keer per week de fiets gebruiken en 30% zelfs dagelijks.

Op basis van vaststellingen in het buitenland kunnen we stellen dat, naarmate het fietsen meer ingeburgerd raakt, de verhouding tussen mannelijke en vrouwelijke fietsers verbetert, om soms zelfs te resulteren in een meerderheid van vrouwelijke fietsers. In Kopenhagen of Amsterdam kent men 55% vrouwelijke fietsers. In Duitsland is het eerder fifty-fifty. Dat heeft te maken met feit dat 'zien fietsen doet fietsen'. Zien fietsen doet in die mate fietsen dat men zin krijgt om te fietsen als men iemand die tot dezelfde groep behoort, ziet fietsen. Als men geen vrouwen ziet fietsen, zal men dat dus als vrouw niet gemakkelijk zelf proberen. Meer vrouwen op de fiets kan een versterkend effect geven.

Voor Brussel zullen er binnenkort meer objectieve gegevens beschikbaar zijn.

Er wordt jaarlijks een enquête gerealiseerd door het Fietsobservatorium. De enquête van 2011 gaat over de factoren die vrouwen tegenhouden om te fietsen. We verwachten de resultaten in 2012. Sinds vorig jaar doen we niet alleen fietstellingen, maar stellen we mensen ook een aantal vragen, dit jaar dus over de redenen waarom vrouwen niet of minder fietsen.

De resultaten van de federale enquête Belgian Daily Mobility (BELDAM) zullen binnenkort ook beschikbaar zijn. We hopen dat die ook interessante gegevens oplevert.

Het Fietsplan bevat tevens een hoofdstuk over de genderproblematiek. We werken ook specifiek aan educatie- en promotieacties voor het gebruik van de fiets. Zo is er bijvoorbeeld het project 'Dames, ga fietsen' van Pro Velo waarin de fiets tegelijk wordt beschouwd als verplaatsingsmiddel en als emancipatie-instrument. Hij zorgt ervoor dat vrouwen zich onafhankelijk kunnen verplaatsen en

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *Je suis très heureuse d'apprendre que l'Observatoire du vélo mène aussi une enquête sur cette problématique. Je vous interrogerai sur ses résultats en 2012.*

*- L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_

daarvoor niet meer een beroep moeten doen op iemand anders.

We zijn van plan om het werk dat de goede richting uitgaat, voort te zetten.

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik ben heel blij te horen dat het Fietsobservatorium niet alleen tellingen doet, maar ook een enquête houdt in het kader van die problematiek. In 2012 ga ik u alvast een vraag stellen over de resultaten daarvan.

*- Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_

---

## ANNEXES

---

### Ordres du jour – Dépôt

---

#### Ordre du jour motivé

déposé en conclusion de l'interpellation de Mme Viviane Teitelbaum à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'augmentation du ticket unique", l'interpellation jointe de M. Vincent De Wolf concernant "l'annonce d'une hausse des tarifs de la STIB" et l'interpellation jointe de M. Yaron PESZTAT concernant "les augmentations tarifaires proposées par la STIB pour 2012".

«Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Viviane TEITELBAUM concernant «l'augmentation du ticket unique», l'interpellation jointe de M. Vincent DE WOLF concernant «l'annonce d'une hausse des tarifs de la STIB», l'interpellation jointe de M. Yaron PESZTAT concernant «les augmentations tarifaires proposées par la STIB pour 2012» et la réponse de la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports ;

#### Considérant

- que depuis plusieurs années la STIB ne cesse d'augmenter ses tarifs ;
- qu'il convient d'être attentif à l'effet de telles augmentations dans un contexte global de crise économique ;
- que la STIB a approuvé en Conseil d'administration une augmentation de ses différentes formules tarifaires pour l'année 2012 ;

---

## BIJLAGEN

---

### Moties – Indiening

---

#### Gemotiveerde motie

ingediend naar aanleiding van de interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de stijging van de prijs van de Jump-kaart", de toegevoegde interpellatie van de heer Vincent De Wolf betreffende "de aangekondigde verhoging van de MIVB-tarieven" en de toegevoegde interpellatie van de heer Yaron Pesztat betreffende "de tariefverhogingen die de MIVB voorstelt voor 2012".

«Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- Gehoord de interpellatie van mevrouw Viviane TEITELBAUM betreffende «de stijging van de prijs van de Jump-kaart», de toegevoegde interpellatie van de heer Vincent DE WOLF betreffende «de aangekondigde verhoging van de MIVB-tarieven», de toegevoegde interpellatie van de heer Yaron PESZTAT betreffende «de tariefverhogingen die de MIVB voorstelt voor 2012» en het antwoord van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer;

#### Overwegende

- dat de MIVB al verscheidene jaren voortdurend haar tarieven verhoogt;
- dat oplettendheid geboden is voor het gevolg van dergelijke verhogingen in een algemene context van economische crisis;
- dat de Raad van Bestuur van de MIVB een verhoging heeft goedgekeurd inzake de verschillende tariefformules voor het jaar 2012;

- qu'ainsi les abonnements destinés aux moins de 25 ans augmenteraient fortement puisque le projet prévoit que l'abonnement mensuel MTB passerait de 39,50 à 45,50 euros (+15,20%), l'abonnement annuel MTB de 415 à 476 euros (14,70%), l'abonnement mensuel STIB de 35,50 à 41 euros (+15,50%) et l'abonnement annuel STIB de 373 à 430 euros (+15,30%) ;
- que cette nouvelle tarification touchera d'autant plus durement les familles bruxelloises avec enfants et les jeunes dès lors que tous les abonnements pour les -25 ans connaîtront une hausse de plus de 15 % ;
- que la Ministre a, par ailleurs, confirmé en commission la décision des deux communautés de ne plus intervenir dans le coût des abonnements scolaires ;
- que le ticket d'un voyage Jump serait également concerné et passerait ainsi de 1,80 à 2 euros pour le ticket acheté hors véhicule (et de 2 à 2,50 euros s'il est acheté à l'intérieur du véhicule) ;
- que cette dernière augmentation est loin d'être anodine dans la mesure où le même ticket unique coûtait 1,70 euros en 2010 pour grimper à 1,80 en 2011 et à 2 euros en 2012, soit presque 20 % d'augmentation en 2 ans ;
- que dès lors la hausse des tarifs proposée viendra directement sanctionner les usagers ponctuels du réseau de la STIB ;
- que cette augmentation n'est pas de nature à inciter les usagers à changer leur mode de déplacement et par conséquent rend difficile la fidélisation de nouveaux clients ;

#### Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de tenir compte des effets sociaux et économiques de toute nouvelle hausse tarifaire ;
- de prendre en considération les récentes décisions des communautés de ne plus supporter une part du coût des abonnements étudiants ;

- dat de abonneminten voor jongeren (< 25 jaar) veel duurder zouden worden: volgens het plan zou het MTB-maandabonnement stijgen van 39,50 tot 45,50 euro (+15,20%), het MTB-jaarabonnement van 415 tot 476 euro (14,70%), het MIVB-maandabonnement van 35,50 tot 41 euro (+15,50%) en het MIVB-jaarabonnement van 373 tot 430 euro (+15,30%);
- dat dit nieuw tarief de Brusselse gezinnen met kinderen en jongeren nog meer zal treffen, aangezien alle abonneminten voor -25 jaar meer dan 15% duurder worden;
- dat de Minister bovendien in de commissie heeft bevestigd dat de twee Gemeenschappen hebben beslist niet langer bij te dragen in de kosten voor de schoolabonneminten;
- dat ook de prijs voor het Jump-ticket stijgt, van 1,80 tot 2 euro bij aankoop buiten het voertuig (en van 2 tot 2,5 euro bij aankoop binnen het voertuig);
- dat deze laatste verhoging verre van onbeduidend is, aangezien datzelfde enkel ticket 1,70 euro kostte in 2010, steeg tot 1,80 euro in 2011 en tot 2 euro in 2012, wat neerkomt op een verhoging van bijna 20% in 2 jaar tijd;
- dat de voorgestelde tariefverhoging mensen die af en toe gebruik maken van het MIVB-net rechtstreeks treft;
- dat een dergelijke prijsverhoging de gebruikers zeker niet aanmoedigt om zich op een andere wijze te gaan verplaatsen en het dus moeilijk maakt nieuwe klanten te binden;

#### Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- rekening te houden met de sociale en economische gevolgen van elke nieuwe tariefverhoging;
- rekening te houden met de recente beslissingen van de Gemeenschappen om de kostprijs van studentenabonneminten niet langer gedeeltelijk terug te betalen;

- d'évaluer l'impact de l'augmentation tarifaire sur le taux de fréquentation des transports publics et sur l'attractivité de ceux-ci comme alternative crédible à la voiture ;

*Bruxelles, le 10 novembre 2011*

(S.) Viviane TEITELBAUM (F)  
Vincent DE WOLF (F)

### **Ordre du jour pur et simple**

Un ordre du jour pur et simplé a été déposé, le 15 novembre 2011, par Mme Anne-Sylvie Mouzon, M. Yaron Pesztat, Mmes Danielle Caron, Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw et Annemie Maes.

- een evaluatie te verrichten van de weerslag van de tariefverhoging op het gebruik van het openbaar vervoer en de aantrekkelijkheid ervan als geloofwaardig alternatief voor de auto.

*Brussel, 10 november 2011*

(Get.) Viviane TEITELBAUM (F)  
Vincent DE WOLF (F)

### **Eenvoudige motie**

Een eenvoudige motie wordt door mevrouw Anne-Sylvie Mouzon, de heer Yaron Pesztat, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Carla Dejonghe, mevrouw Brigitte De Pauw et mevrouw Annemie Maes ingediend op 15 november 2011.