



**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 21 DÉCEMBRE 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 21 DECEMBER 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. Hervé Doyen	8	- van de heer Hervé Doyen	8
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'étude sur l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de studie over de bereikbaarheid van de handelszaken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Hervé Doyen, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.</i>	11	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, de heer Hervé Doyen, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris.</i>	11
- de Mme Danielle Caron	16	- van mevrouw Danielle Caron	16
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 "les plans de déplacements scolaires".		betreffende "de schoolvervoersplannen".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, Mme Danielle Caron.</i>	18	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Aziz Albishari, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, mevrouw Danielle Caron.</i>	18

QUESTIONS ORALES	22	MONDELINGE VRAGEN	22
- de Mme Anne Dirix	22	- van mevrouw Anne Dirix	22
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 campagne de valorisation des liaisons de chemin de fer intrabruelloises".		betreffende "de campagne om het gebruik van intra-Brusselse spoorwegverbindingen te bevorderen".	
- de M. Aziz Albishari	23	- van de heer Aziz Albishari	23
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 "les opérations '8m <sup>2</sup> pour chacun' et 'Park(ing)-Day' organisées dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2011".		betreffende "de projecten '8m <sup>2</sup> voor iedereen' en 'Park(ing)-Day' in het kader van de week van vervoering 2011".	
- de M. Jef Van Damme	27	- van de heer Jef Van Damme	27
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 "les vols de vélos en Région bruxelloise".		betreffende "de fietsdiefstallen in het Brussels Gewest".	

INTERPELLATIONS	27	INTERPELLATIES	27
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	27	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	27
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 sécurisation du réseau métro de la STIB".		betreffende "de veiligheid van het MIVB-metronet".	
- de M. Didier Gosuin	27	- van de heer Didier Gosuin	27
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 récents événements survenus à la station Ribaucourt".		betreffende "de recente evenementen in het station Ribaucourt".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, M. Didier Gosuin.</i>	32	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, de heer Didier Gosuin.</i>	32
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	39	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	39
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 concertations avec les autorités de la périphérie bruxelloise en matière de mobilité".		betreffende "het overleg met de besturen van de Brusselse rand inzake mobiliteit".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, M. Aziz Albishari, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	41	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, de heer Aziz Albishari, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i>	41

- de Mme Béatrice Fraiteur	47	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	47
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 "l'évaluation des nuisances causées par la mise en circulation des trams T3000 et T4000".		betreffende "de evaluatie van de hinder door de trams T3000 en T4000".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	47	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	47
concernant "les résultats de l'étude technique de la STIB au sujet de l'impact des trams T3000 et T4000 sur les voies, voiries et bâtiments".		betreffende "de resultaten van de technische studie van de MIVB over de impact van de trams T3000 en T4000 op de banen, wegen en gebouwen".	
Interpellation jointe de Mme Danielle Caron,	47	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron,	47
concernant "les nouveaux trams et les vibrations qu'ils engendrent".		betreffende "de nieuwe trams en de trillingen die zij veroorzaken".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : M. Jamal Ikazban, président, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur, M. Philippe Pivin, Mme Danielle Caron.</i>	51	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: de heer Jamal Ikazban, voorzitter, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur, de heer Philippe Pivin, mevrouw Danielle Caron.</i>	51
QUESTIONS ORALES	58	MONDELINGE VRAGEN	58
- de M. Jef Van Damme	58	- van de heer Jef Van Damme	58
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 "de gereserveerde zitplaatsen bij het openbaar vervoer voor 65-plussers".	

<p>- de Mme Annemie Maes 61</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'aspect 'mobilité' de l'événement Nuit blanche".</p>	<p>- van mevrouw Annemie Maes 61</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het mobiliteitsaspect van het evenement 'Nuit blanche'".</p>
<p>- de Mme Danielle Caron 63</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 chèques-taxis".</p>	<p>- van mevrouw Danielle Caron 63</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de taxicheques".</p>
<p>- de M. Didier Gosuin 66</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "la participation du secteur limousine au comité consultatif ad hoc".</p>	<p>- van de heer Didier Gosuin 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de deelname van de limousinesector aan het ad hoc adviescomité".</p>
<p>- de M. Arnaud Pinxteren 66</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 récent accident de vélo mortel à Neder-Over-Heembeek".</p>	<p>- van de heer Arnaud Pinxteren 66</p> <p>aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "het recente dodelijke fietsongeval in Neder-Over-Heembeek".</p>

*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. HERVÉ DOYEN

**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'étude sur l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale".**

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

**M. Hervé Doyen.-** Une étude commandée par la Région bruxelloise indique que huit Bruxellois sur dix font leurs courses sans leur voiture. Cette étude, menée auprès des clients et des commerçants de quatre quartiers de la capitale - avenue Louise, rue Wayez, rue des Fripiers et place Dumon -, montre en effet que 40% des clients de ces quartiers utilisent la STIB pour leurs courses, alors que 40 autres % les font à pied. Notons également que 4% des clients disent encore faire leur shopping à vélo.

L'étude rend aussi des données objectivées sur le fait que les commerçants surestiment grandement l'usage de la voiture par leurs clients, fixant à 47% - moyenne pour les quatre noyaux commerciaux - le pourcentage de leur clientèle qui serait concernée. La réalité s'établit, pour cette même moyenne, à 18,8%, amenant même M. De Lille à formuler dans la presse que "la peur des commerçants de voir supprimer des emplacements de parking dans leurs quartiers est infondée".

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de studie over de bereikbaarheid van de handelszaken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Uit een recente studie blijkt dat acht op tien Brusselaars geen auto gebruiken om inkopen te doen: 40% neemt het openbaar vervoer, 40% gaat te voet en 4% neemt de fiets.*

*De studie toont ook aan dat winkeliers het aantal klanten dat met de auto komt, schromelijk overschatten. Gemiddeld denken ze dat het over 47% gaat, terwijl het in werkelijkheid slechts om 18,8% gaat. De heer De Lille verklaarde in de pers dat de vrees van winkeliers dat klanten zullen wegblijven omdat er parkeerplaatsen worden geschrapt, ongegrond is.*

*Winkeliers wijzen inzake mobiliteitsproblemen vooral op het gebrek aan en de kostprijs van parkeerplaatsen, terwijl klanten eerder klagen over problemen met het openbaar vervoer.*

*Dat laatste punt trok mijn aandacht. Er zijn veel meer mensen die het openbaar vervoer nemen om*



De plus, quand ils évaluent les difficultés d'accès à leur quartier - tous modes de transport confondus -, les commerçants citent en grande majorité les difficultés et le coût de stationnement comme premiers facteurs, alors que les clients avancent, eux, plutôt les problèmes de fréquence, d'horaire, de correspondance ou de saturation des transports publics.

Ce dernier point a fortement retenu mon attention. Le nombre de personnes qui utilisent les transports en commun pour se déplacer entre chez eux et leur quartier commerçant est donc plus important que ce l'on croit. C'est en soi une bonne nouvelle. Là où il est important d'agir, c'est précisément sur cette réponse à apporter quant aux raisons invoquées aux difficultés réelles d'accessibilité, et ce via les transports publics puisque c'est ce que nous voulons encourager.

Selon l'étude, les utilisateurs des transports publics justifient leur choix principalement par le gain de temps qu'offre ce mode de transport par rapport à d'autres et par l'absence de souci de parking. Entrent également en ligne de compte le prix, l'aspect écologique, le confort, ou encore l'habitude et le manque d'alternatives.

Le facteur temps est effectivement primordial dans le choix du mode de transport. Améliorer les temps de parcours des transports en commun, en améliorer les conditions de voyage, pourrait in fine convertir ceux-ci en une alternative crédible et susciter des changements de comportement chez les conducteurs réfractaires aux transports publics.

Pour créer un appel d'air, amener la clientèle éloignée, encourager encore plus de personnes à utiliser les transports publics tout en en améliorant les conditions, il faut impérativement augmenter les fréquences vers et autour des noyaux commerciaux les plus saturés.

L'étude montre certes une nette augmentation de la desserte par la STIB entre 1999 et 2011 :

- plus 41,9% pour la rue des Fripiers ;
- plus 8,6% pour le goulet Louise ;
- plus 52% pour la rue Wayez ;
- plus 53% pour la place Dumon en ce qui concerne

*te gaan winkelen dan we denken. Op zich is dat goed nieuws. Het is dan ook noodzakelijk om rekening te houden met de verzuchtingen van die mensen.*

*Volgens de studie kiezen klanten vooral voor het openbaar vervoer wegens de tijdswinst en om parkeerproblemen te vermijden. Ook aspecten zoals de prijs en ecologische overwegingen spelen een rol.*

*De factor tijd is eveneens van groot belang. Als de reissnelheid en het comfort van het openbaar vervoer worden verbeterd, is het een aantrekkelijk alternatief voor de auto.*

*Om nog meer zieltjes te winnen voor het openbaar vervoer, moet de frequentie van de lijnen die winkelwijken bedienen, worden opgevoerd.*

*Uit de studie blijkt dat het aanbod van de MIVB in een aantal winkelwijken aanzienlijk is gestegen tussen 1999 en 2011. Die stijging gaat gepaard met een toename van het aantal klanten, maar er is nog werk aan de winkel.*

*De problematiek is complex aangezien elke lokale situatie verschillend is. Tussen de vier winkelbuurten die in de studie worden vergeleken, blijken heel wat verschillen te bestaan.*

*Het stadscentrum tegenover gedecentraliseerde wijken; lokale tegenover supraregionale zones; wekdagen tegenover het weekend of vakantie-dagen: zou het niet interessant zijn om al die criteria van naderbij te onderzoeken?*

*Zo zouden we het aanbod kunnen verruimen tijdens de piekuren of in drukkerie periodes zoals de koopjesperiode, de eerste schooldagen en de eindejaarsperiode. Zaterdag wordt daarentegen als een kalmere dag beschouwd.*

*De bereikbaarheid van de handelszaken is ook van belang voor de economie. Buurtwinkels geven immers werk aan laaggeschoolden, leveren diensten en producten in de buurt, versterken het buurtgevoel en vormen soms ware toeristische of commerciële trekpleisters. De bereikbaarheid van de handelskernen verbeteren, zal hun ontwikkeling en aantrekkelijkheid ten goede komen.*

*U hebt waarschijnlijk weet van de studie over de*

le nombre de passages à l'heure.

Et ces augmentations vont de pair avec une nette augmentation de la clientèle : respectivement plus 15%, plus 27%, plus 66% et plus 36%. Mais il reste encore beaucoup d'efforts à fournir.

La problématique est naturellement aussi complexe que les spécificités locales sont diverses. Si elle contribue à illustrer quelques grandes tendances, l'étude précitée ne cible que quatre quartiers commerçants et souligne parfois de grandes disparités entre eux. On passe ainsi de 29,6% d'utilisateurs des transports publics place Dumon le samedi à 62,7% rue des Fripiers en semaine, ou encore de 8,6% de conducteurs rue Wayez en semaine à 30% place Dumon le samedi.

Alors, centre-ville ou zone plus "locale" et décentralisée, vocation commerciale locale ou suprarégionale, jour de semaine, week-end ou période de vacances : ne serait-il pas opportun d'analyser ces critères de plus près et d'élargir les enquêtes à d'autres points stratégiques de la Région ?

L'offre gagnerait à être affinée : lignes saturées, pics d'affluence selon le moment de la journée et la période de l'année ; le samedi, indéniablement un jour de forte affluence, est considéré comme "période creuse" et la fréquence y est moins forte qu'en semaine. D'un point de vue saisonnier, les soldes, la rentrée scolaire ou l'approche des fêtes sont également des périodes de haute activité. Quelle flexibilité la STIB pourrait-elle apporter pour répondre à la demande ?

Il n'est pas superflu de rappeler qu'au-delà des aspects touchant à la mobilité, à la qualité de vie en ville ou à l'environnement, l'enjeu de l'accessibilité aux commerces est aussi économique. Le commerce de proximité représente une mine d'emplois pour personnes peu qualifiées, offre des produits et des services de proximité, renforce l'esprit de cohésion au sein du quartier et représente parfois un réel attrait commercial ou touristique selon sa spécificité. Améliorer intelligemment la visibilité et l'accessibilité des noyaux commerciaux locaux aide à renforcer leur attractivité et leur essor.

Avez-vous pris connaissance de cette étude concernant l'accessibilité des commerces dans la

*bereikbaarheid van de handelszaken in het Brussels Gewest, aangezien u ze uitgebreid hebt becommentarieerd?*

*Het gewestelijk regeerakkoord bepaalt dat het aanbod van de MIVB regelmatig, sneller en ruimer moet en dat het openbaar vervoer op piekuren, daluren en 's avonds moet verbeteren. Gaat u ermee akkoord dat deze studie het gewest aanmoedigt om het openbaar vervoer beter op de handelszaken af te stemmen?*

*Een verruiming van het aanbod, bijvoorbeeld op zaterdag, staat reeds in de huidige beheersovereenkomst van de MIVB. Welke zones zijn vandaag al beter bereikbaar? Zal de volgende beheersovereenkomst dat element verder uitwerken?*

*In mijn gemeente woedt momenteel een polemiek over de aanleg van lijn 9. Dat deze "tram dodelijk is voor de handel", wordt bevestigd door de studie.*

Région de Bruxelles-Capitale ? Certainement, oui !  
D'ailleurs, vous l'avez largement commentée.

Si la Région indique dans son accord de majorité que "l'amélioration des fréquences, de la régularité et de la vitesse commerciale de la STIB est indispensable" et que "les objectifs pour les transports de surface aux heures de pointe, aux heures creuses et en soirée seront encore améliorés", me confirmez-vous que cette étude encourage la Région à affiner davantage encore certains aspects pratiques dans l'adéquation "commerces-transport publics" ?

Enfin, étendre l'amplitude du service, notamment la desserte des pôles commerciaux le samedi, fait déjà partie de l'actuel contrat de gestion avec la STIB. Quelles zones sont ainsi mieux desservies aujourd'hui et dans quelle mesure ? Ce point sera-t-il reconduit, développé, voire étendu à des périodes spécifiques dans le prochain contrat de gestion ?

Au-delà de ces questions, vous comprendrez le sens quelque peu particulier de cette interpellation compte tenu de la polémique autour de la création de la ligne 9, sur le territoire de ma commune, dont le thème principal confirmé par l'étude est : "le tram tue-t-il le commerce ?".

### *Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.**- Je reprendrai simplement certains éléments issus de la très bonne interpellation de mon collègue et les agrémerai de quelques considérations.

Bien que j'aie quelques difficultés à vous en donner les sources, j'ai eu accès hier à une autre étude qui, faisant référence aux utilisateurs de transports en commun - et nous en parlons malheureusement beaucoup alors que vous n'en êtes pas directement en charge -, établissait une différence entre le temps d'attente, très important pour les personnes se déplaçant sur de petites distances, et le temps de parcours, beaucoup plus important pour les gens se déplaçant sur de longues distances.

Puisque nous parlons ici du réseau intrabruellois,

### *Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).**- *Het probleem dat ons vandaag aanbelangt, betreft niet zozeer de reissnelheid dan wel de wachttijd en de bediening in de daluren, zoals 's avonds en in het weekend.*

*Gisteren heb ik een studie kunnen inkijken waaruit blijkt dat de wachttijd vaak zeer lang is in vergelijking met de trajecttijd, vooral bij kleine afstanden.*

*Tijdens de twee voorbije koopzondagen werd het MIVB-net volgens de zondagsregeling bediend, terwijl het bijzonder druk was in het stadscentrum. Het was bijzonder moeilijk om zich met de tram of de bus te verplaatsen. Het is bijna alsof men bewust tracht die koopzondagen zo onaangenaam mogelijk*

nous partons du principe que les déplacements se font sur de plus petites distances. La problématique qui nous occupe ne touche donc pas tant à cette fameuse vitesse commerciale dont on parle un peu trop, qu'au temps d'attente et donc à la desserte dans les moments considérés comme "creux" par la STIB : en début de soirée, le week-end...

Je tiens également à attirer l'attention du ministre ainsi que de l'ensemble du gouvernement, plus particulièrement de votre collègue à qui, j'en suis sûr, vous communiquerez cette information, sur le fait que lors des deux derniers dimanches d'ouverture commerciale, le réseau de la STIB était desservi selon l'horaire du dimanche. Voilà un fait totalement absurde puisque l'hypercentre était bondé de monde et qu'il était extrêmement difficile de se déplacer ou de prendre un bus ou un tram. On en vient presque à se demander si l'on cherche expressément à rendre inconfortable ce dimanche pour les Bruxellois et non-Bruxellois, venus en nombre de province ce jour-là.

Je profiterai également de l'interpellation de mon collègue, pour insister sur la question de l'accessibilité des commerces par les piétons, plus spécifiquement en ce qui concerne le goulet Louise, pour lequel on ne parvient pas à se sortir du problème de stationnement sur les trottoirs. J'interpelle la ministre depuis le départ à chaque veille de soldes, ce qui est encore le cas aujourd'hui. Mme la ministre a mis en place un certain nombre de changements en juin, mais les résultats sont toujours très peu satisfaisants, étant donné que l'on n'a pas été suffisamment radical.

Des panneaux de signalisation sur place interdisent le stationnement sauf, me semble-t-il, entre 23 et 6 heures pour les livraisons et ce n'est qu'un exemple d'exception parmi tant d'autres. Il existe ainsi une multitude de cas particuliers concernant ces panneaux qui constituent une compilation des desiderata des différentes communes et zones de police actives sur l'avenue Louise.

Je veux donc parler des communes d'Ixelles, Bruxelles-Ville et Saint-Gilles ainsi que des deux zones de police, Bruxelles-Ixelles et Midi. Les panneaux de signalisation sont donc incompréhensibles. Aucun policier, ne comprenant pas le sens de cette multitude de panneaux, sanctionne les infractions. L'avenue Louise est ainsi toujours surchargée, à 80% de la superficie de ses

*te maken voor de kooplustigen.*

*Een ander belangrijk probleem blijft de toegankelijkheid van de handelszaken voor de voetgangers, met name in de Louiza-flessenhals, waar men er niet in slaagt om te voorkomen dat auto's op de trottoirs parkeren. Minister Grouwels heeft in juni een aantal wijzigingen doorgevoerd, maar die maatregelen zijn duidelijk niet drastisch genoeg.*

*De Louizalaan valt onder de bevoegdheid van verschillende gemeenten en politiezones, met een wildgroei aan verkeersborden tot gevolg. De politie sanctioneert de inbreuken niet omdat ze niet meer wijs geraakt uit al die verkeersborden. Het resultaat is dat de trottoirs in de Louizalaan nog altijd voor 80% door auto's worden ingenomen.*

*Die situatie duurt nu al tien jaar! Dat is totaal absurd! Dit probleem vergt een globale aanpak door de voltallige regering.*

*Zult u op basis van de studie een communicatie-, informatie- en bewustmakingscampagne uitwerken?*

trottoirs, par des voitures.

Cela fait dix ans que cela dure ! C'est absurde ! Comme vous êtes en charge du Plan piétons et des déplacements doux, j'attire votre attention sur un problème dont le gouvernement devrait se charger globalement, dans le cadre de toutes les compétences dont il a la charge.

Quant à l'étude mentionnée par mon collègue M. Hervé Doyen et à laquelle vous avez fait référence au cours des dernières discussions budgétaires, avez-vous élaboré - ou allez-vous le faire - un plan de communication, d'information et de sensibilisation ? En effet, les résultats de cette étude sont intéressants à plus d'un titre, notamment pour faire comprendre aux commerçants qu'ils ont tout intérêt à changer la vision de déplacement de leurs clients.

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

**M. Hervé Doyen.-** Le secrétaire d'État n'a pas dans ses compétences celle relative à la police. Ce sont les bourgmestres qui sont compétents en la matière.

**M. le président.-** À travers la personne de M. De Lille, c'est le gouvernement tout entier que vous interpellez. Comme M. Albishari l'a mentionné, vous allez répondre à la question portant sur l'existence de concertation avec l'ensemble de vos collègues. Mme Brigitte Grouwels, en charge des Transports, et M. Benoît Cerexhe, compétent en matière d'Économie, ne sont pas les seuls concernés. Les bourgmestres le sont d'ailleurs tout autant.

La semaine dernière, nous avons d'ailleurs eu un très long débat portant sur la collaboration entre lesdits bourgmestres et la Région.

La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à toutes vos questions, mais je vais faire de mon mieux.

Concernant l'étude, ses résultats me sont évidemment connus et je les juge très intéressants. J'ai d'ailleurs relancé cette étude, car cette dernière avait déjà été réalisée il y a dix ans dans les mêmes quartiers commerciaux.

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

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *De staatssecretaris heeft geen politiebevoegdheden. Het zijn de burgemeesters die terzake bevoegd zijn.*

**De voorzitter.-** Via de staatssecretaris interpelleert u de voltallige regering. De heer De Lille zal antwoorden over het overleg met zijn collega's. Mevrouw Grouwels, belast met Vervoer, en de heer Cerexhe, belast met Economie, zijn niet de enige betrokkenen. Ook de burgemeesters spelen een rol in deze problematiek. Vorig week hebben wij nog een zeer lang debat gevoerd over de samenwerking tussen de burgemeesters en het gewest.

De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Ik kan misschien niet al uw vragen beantwoorden, maar ik zal mijn best doen.*

*De resultaten van deze studie zijn mij zeker bekend. Ik heb beslist de studie, die tien jaar oud is, opnieuw in dezelfde handelswijken te laten uitvoeren. Doel is na te gaan op welke manier de mobiliteit van en naar die handelswijken is geëvolueerd. Misschien kunnen wij later de studie*

J'ai fait procéder à cette étude dans les mêmes quartiers afin de pouvoir comparer les résultats. Cette démarche me semblait plus intéressante pour étudier l'évolution en termes de mobilité, vers et depuis ces quartiers commerciaux. Peut-être pourra-t-on la réitérer plus tard, avec d'autres quartiers ou avec un mélange de nouveaux et d'anciens quartiers.

Actuellement, il me semblait très important d'assurer une continuité au sein de l'enquête. De même, il m'importait de mettre à disposition des informations objectives et chiffrées concernant la mobilité. Cela contribue à donner une image plus proche de la réalité, indépendamment des convictions de tout un chacun.

À titre d'information, ce matin, nous avons présenté les premiers résultats de la grande enquête BELDAM (Belgium Daily Mobility) sur la mobilité au quotidien. Elle a fait intervenir 15.000 personnes dont une grande part de Bruxellois. On a déjà pu en tracer les grandes lignes, mais le travail doit être affiné. Les données sont en cours d'analyse. Je suis convaincu de l'objectivité de ces résultats qui ne correspondent pas toujours à la perception de la réalité qu'on peut avoir.

Pour en revenir à l'étude sur le commerce, celle-ci confirme que la majorité des clients se dirigent vers les commerces à pied ou en transport public. Entre 10 et 20% s'y rendent en voiture. Ces constatations avaient déjà été réalisées en 1999, mais sont encore plus prononcées maintenant. Le vélo a connu une forte croissance, même si son importance reste encore limitée. Là où il y avait des investissements dans des infrastructures Villo, la croissance est beaucoup plus forte qu'ailleurs.

L'étude montre également que les commerçants ont souvent une autre perception et pensent que les clients se déplacent principalement en voiture et qu'ils sont freinés par les tarifs de stationnement ou la difficulté à trouver une place de parking. En réalité, ils viennent très peu en voiture. Les clients trouvent important d'avoir un bon service de transport public ainsi qu'un quartier commercial agréable avec une pression automobile réduite. Il est important que cette dernière information soit filtrée et utilisée. C'est pourquoi j'examine actuellement avec des associations de commerçants la manière dont nous pouvons communiquer et rendre cette information utile auprès des

*naar andere wijken uitbreiden, maar momenteel wil ik vooral de continuïteit van de studie waarborgen. Daarnaast is het ook belangrijk om objectieve, becijferde informatie over mobiliteit ter beschikking te stellen.*

*Deze ochtend hebben we de resultaten van de mobiliteitsstudie Beldam (Belgium Daily Mobility) voorgesteld. De analyse moet nog verfijnd worden, maar we zien nu al dat de resultaten niet altijd met de perceptie overeenstemmen.*

*De studie over de handelszaken toont aan dat de meeste mensen zich te voet verplaatsen en slechts 10 à 20% met de auto. De fiets wordt steeds populairder, zeker daar waar Villo in infrastructuur heeft geïnvesteerd.*

*De studie toont eveneens aan dat handelaars denken dat mensen per auto komen winkelen en het gebrek aan parkeerplaatsen hen tegenhoudt zich te verplaatsen. Klanten houden echter vooral van een aangename winkelwijk, frequent openbaar vervoer en autoluw verkeer. Ik tracht nu samen met de heer Cerexhe deze informatie via handelaarsverenigingen aan de winkeliers over te brengen.*

*We moeten het openbaarvervoersaanbod op zaterdagmiddag herbekijken. De beheersovereenkomst 2001-2005 van de MIVB voorziet daar al gedeeltelijk in. Op metrolijn 1 is de frequentie 's avonds intussen verdubbeld en ook overdag is de wachttijd gereduceerd.*

*U hebt gelijk, de wachttijden zijn lang en de mensen weten niet wanneer ze een tram of bus mogen verwachten. Dat is frustrerend.*

*'s Avonds werd de frequentie onder meer voor lijnen 55 en 71 opgevoerd, en op zaterdagmiddag is dat het geval voor de lijnen die naar het centrum rijden.*

*Ik dring erop aan dat minister Grouwels met de studie rekening houdt bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst. Het aanbod moet verder worden verbeterd tijdens de daluren, en meer bepaald op zaterdag.*

*Ik zal de informatie over de koopzondagen aan mijn collega doorgeven en erop letten dat er op die dagen voldoende trams en metro's rijden.*

commerçants. Je vais m'atteler à cette tâche avec M. Cerexhe.

Il est donc indispensable d'améliorer l'offre des transports publics aux heures creuses et spécifiquement le samedi après-midi en ce qui concerne l'activité commerciale. Le contrat de gestion 2001-2005 a permis à la STIB de progresser de manière importante sur ce point. Les améliorations les plus significatives ont concerné la ligne de métro n°1 dont la fréquence horaire a été doublée en soirée avec six passages au lieu de trois tandis qu'en journée en heures creuses, le temps d'attente de 10 minutes a été ramené à 7 minutes 30.

À titre personnel, je pense que vous avez raison : les temps d'attente sont élevés, mais il me semble encore plus important que les gens sachent quand arrive le bus ou le tram. La régularité est essentielle, certes : quand le bus arrive trop tôt ou trop tard, les gens commencent à s'énerver. Dans certaines circonstances, ils s'adaptent, mais quand on a les pieds trempés, la frustration apparaît vite ! Tout cela, évidemment, ne figure pas dans notre étude.

Les fréquences ont été augmentées en soirée, notamment pour les lignes 55 et 71. On retiendra aussi l'amélioration des fréquences le samedi après-midi sur les lignes desservant les commerces du centre-ville.

J'insiste pour que la ministre Grouwels tienne compte autant que faire se peut des résultats de cette étude pour l'élaboration du nouveau contrat de gestion. L'offre en heures creuses, et plus spécifiquement le samedi, devrait donc encore être renforcée dans le prochain contrat de gestion.

Je transmettrai les informations concernant les dimanches d'achat. Il faut évidemment prévoir plus de trams et de métros lors d'événements spéciaux de ce genre. Si ce n'est pas le cas, j'interpellerai ma collègue à ce sujet, mais je pense qu'elle est du même avis que moi.

Concernant l'avenue Louise, la Région n'a pas de compétence pour la police. Mais si quelqu'un pense que le tram tue le commerce, je crois que tout ce que nous avons dit ici prouve le contraire. On le remarque par exemple à City 2, où très peu de gens arrivent en voiture, même si c'est à côté de la Petite

*Het gewest is onvoldoende bevoegd om de problemen aan de Louizalaan aan te pakken. Ik ben het er niet mee eens dat de tram de handel doodt. City 2 is een goed voorbeeld: de mensen gaan er te voet naartoe al is er in parkeerruimte voorzien.*

ceinture, et malgré l'existence d'un parking public. On constatera rapidement, lorsque ce système sera installé, qu'il est bon pour le commerce.

**M. Hervé Doyen.-** Je remercie le ministre de faire suivre tous ces éléments à sa collègue Mme Grouwels.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

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 "les plans de déplacements scolaires".

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

**Mme Danielle Caron.-** À Bruxelles, plus d'un tiers des déplacements vers l'école se font en voiture. Or, les distances entre le domicile et l'école sont souvent courtes et ces déplacements en voiture engendrent des embouteillages devant les écoles. Cette pratique est source de pollution et n'est pas sans risque du point de vue de la sécurité, toutes les écoles ne disposant pas d'une zone "kiss and ride". De plus, les parents et les enfants sont toujours pressés et ces derniers courent dans tous les sens, ce qui donne des situations un peu alambiquées.

Depuis plusieurs années, la Région bruxelloise investit dans l'élaboration de plans de déplacements scolaires (PDS). Ceux-ci visent à améliorer le cadre de vie et l'accessibilité des écoles en identifiant des solutions pour réduire le trafic automobile aux abords des établissements scolaires et pour sécuriser les déplacements des élèves. Il s'agit non seulement d'augmenter les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école qui se lance dans la démarche, mais aussi de rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements. Le

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *Het is goed dat u minister Grouwels op de hoogte zult brengen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de schoolvervoersplannen".

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Een derde van de woon-schoolverplaatsingen gebeurt met de auto. Dat leidt tot vervuiling en draagt niet bij tot de veiligheid rond de scholen. Het Brussels Gewest investeert reeds lang in schoolvervoersplannen (SVP's). Enerzijds wil men hiermee de weg van en naar de school veiliger maken. Anderzijds wil men bewerkstelligen dat leerlingen minder afhankelijk worden van koning auto. Daarom bevatten SVP's maatregelen met het oog op een duurzame mobiliteit en op de bewustmaking van leerlingen en ouders.*

*Midden 2011 werkten 170 scholen aan de opmaak van een SVP, met de hulp van een medewerker van de verenigingen Coördination Environnement (Coren) of Global Rivers Environmental Education Network (Green).*

*Hoeveel scholen dienen elk jaar een SVP in? Laten zij zich al dan niet bijstaan door een van de genoemde verenigingen? Welke maatregelen hebben de gemeenten genomen ten gevolge van de*



chemin de l'école est plein de possibilités et les parents ont plutôt tendance à déposer leurs enfants devant l'école.

Je pense que les parents auraient intérêt à responsabiliser leurs enfants en les incitant à prendre les transports en commun ou à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture. Ceci dit, le déplacement entre le domicile et l'école est aussi parfois un moment privilégié que les parents passent avec leurs enfants.

Ces plans de déplacements scolaires ont l'ambition d'aider les écoles à prendre des mesures en faveur de la mobilité durable et à éduquer les élèves, et parfois, indirectement, les parents, à cette problématique. Les écoles peuvent bénéficier de l'aide d'une personne des associations Coren et Green pour les soutenir activement lors de la première année d'application du PDS. Mi 2011, on comptait 170 écoles participant à la démarche, ce qui représente plus d'un tiers des élèves de la Région bruxelloise.

M. le secrétaire d'État, j'aimerais faire le point avec vous sur les résultats engendrés par ces plans de déplacement scolaires. Combien d'écoles rentrent chaque année un PDS ? Se font-elles aider par une des deux associations désignées ? Cette aide est-elle systématique ?

Pourriez-vous me dire quels types d'actions ont été mis en place grâce à ces plans ? Y a-t-il moins d'enfants qui sont systématiquement conduits en voiture à l'école ?

Ces PDS dépassent-ils le simple recensement des usages actuels ? Quels en sont les résultats concrets ? Certains plans nécessitent des aménagements régionaux et/ou communaux. Les communes ont-elles suivi les conseils des deux associations ou des directions d'école ?

Les autorités régionales et communales tiennent-elles réellement compte des recommandations de ces plans ? Existe-t-il une synthèse ? Est-ce rendu public ? Des indicateurs d'amélioration sont-ils apparus ?

Ces PDS amènent-ils les élèves, les enseignants et les parents à se déplacer autrement et plus sûrement ? Ces évolutions sont-elles chiffrées ?

*adviezen van de twee verenigingen en de school-directies? Wat zijn de resultaten?*

*Houden de gewestelijke en gemeentelijke overheden daadwerkelijk rekening met de aanbevelingen in de plannen? Bestaat er een synthese? Is die gepubliceerd? Is er beterschap merkbaar?*

*Hoeveel leerlingen, leerkrachten en ouders verplaatsen zich dankzij de SVP's op een andere manier? Hoe kunnen de SVP's nog beter in de praktijk worden omgezet?*

À la suite de ces constats, que sera-t-il mis en place pour rendre plus opérationnels ces PDS ? Qu'en est-il aujourd'hui ?

*Discussion*

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

**M. Aziz Albishari.-** Le sujet des déplacements scolaires est important, surtout sachant la proportion des trajets effectués en voiture du domicile à l'école : il s'agirait d'au moins 30%. Désireux de réduire la pression automobile en Région bruxelloise, vous disposez là d'un domaine d'action de taille.

Selon les clivages historiques en Belgique, la raison de ces déplacements en voiture sont dus aux distances, mais aussi au fait que le pacte scolaire autorise l'inscription des enfants dans n'importe quelle école de n'importe quel quartier. Pour le primaire, ce n'est pas le cas dans les pays voisins où la carte scolaire oblige l'inscription des enfants dans l'école de proximité. Et cela produit d'autres avantages. Sans polémiquer, je rappelle qu'une décision à un endroit engendre des conséquences en un autre lieu.

Soulignons le travail réalisé par les asbl Coren et Green. Il fut un temps où on organisait des "pédibus", c'est-à-dire des "bus pour enfants piétons" sous forme de rangs scolaires.

Qu'en est-il de ces diverses actions ? Quelle évaluation en déduisez-vous ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Chaque année, depuis 2006, 30 nouvelles écoles (20 francophones et 10 néerlandophones) peuvent s'inscrire dans des plans de déplacements scolaires (PDS). Les associations Green et Coren sont mandatées pour construire les fondations de cette démarche dans les écoles lors de la première année de participation.

Cette première année est mise à profit pour analyser la situation de l'école et mettre en œuvre son premier plan d'action. Ensuite, Bruxelles Mobilité encourage les écoles à poursuivre les

*Bespreking*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Dat veel woon-schoolverplaatsingen met de auto gebeuren, is grotendeels te wijten aan de vrije schoolkeuze. In het buitenland bestaat er geen vrije schoolkeuze voor het lager onderwijs. Via een scholenkaart worden de ouders verplicht hun kinderen in de buurtschool in te schrijven.*

*Wat hebben de initiatieven van de vzw's Coren en Green opgeleverd? Ik denk onder meer aan het initiatief van de schoolrijen.*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Sinds 2006 kunnen elk jaar 30 nieuwe scholen op een schoolvervoersplan (SVP) intekenen. Het eerste jaar helpen de verenigingen Green en Coren bij het opstellen van een actieplan. Nadien krijgen de scholen steun van Mobiel Brussel.*

*In de actieplannen worden vier actiepunten benadrukt: informatie en communicatie, opleiding en bewustmaking, organisatie van de verplaatsingen en ten slotte infrastructuur.*

actions entamées et à en mener de nouvelles. Ce ne sont donc pas les associations Green et Coren qui conçoivent l'ensemble du plan. Elles ne font qu'aider les écoles dans la phase analytique et dans le choix de la méthodologie. Ensuite, les écoles doivent poursuivre leur action puisque c'est dans leur intérêt.

Quatre volets d'action sont définis dans les plans d'action :

- information et communication ;
- éducation et sensibilisation ;
- organisation des déplacements ;
- infrastructure.

L'objectif des PDS est d'inciter les écoles à intégrer la mobilité durable et la sécurité routière de façon continue et cohérente en menant des actions dans ces quatre volets. Voici le type d'action qu'on peut retrouver dans les écoles qui s'inscrivent dans la démarche des PDS.

Chaque école reçoit une fiche d'accessibilité multimodale à destination de tous les nouveaux inscrits. Celle-ci est également introduite dans les panneaux d'affichage placés à l'entrée des écoles pour informer l'ensemble du public scolaire de l'accessibilité de l'école et des mesures mises en place. En effet, les déplacements domicile-école sont quantitativement importants. Il sera possible d'obtenir des chiffres beaucoup plus précis après l'étude BELDAM, car la situation est souvent complexe. En effet, il n'y a pas que des aller-retours maison-école. Certains en profitent pour faire des achats. Évidemment, il est préférable d'éviter ce type de déplacement.

Concernant votre remarque portant sur le libre choix des écoles et sur le coup de canif au pacte scolaire, la situation change actuellement en Région bruxelloise. Évidemment, je suis moins au courant de ce qui se passe du côté francophone. Du côté néerlandophone, il faut s'inscrire dans les écoles par internet et c'est l'école située le plus près du domicile qui est attribuée. Il ne s'agit pas de contourner le pacte scolaire, mais bien de s'assurer que chaque enfant ait une école. Cela devient de plus en plus difficile en Région bruxelloise. Sans doute faudrait-il s'adresser aux Communautés pour

*Met de SVP's wil de overheid op permanente basis duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid rond de scholen aanmoedigen.*

*Elke school krijgt een multimodale fiche met alle transportmodi. Die wordt ook aan de schoolpoort uitgehangen. De gegevens zullen nog vollediger zijn eens de Beldam-studie is afgerond.*

*De situatie is aan het veranderen, maar ik ben minder op de hoogte van wat er aan Franstalige kant gebeurt. De Vlamingen moeten zich via internet inschrijven en de school die het dichtst bij huis is gelegen, krijgt voorrang. Dat systeem betekent geen inbreuk op de vrije schoolkeuze, maar zorgt ervoor dat elk kind in een school terecht kan.*

*Veel leraren kregen pedagogisch materiaal ter beschikking zoals reflecterende vestjes voor de rangen en de schooluitstappen, kleine verkeerscircuits om de verkeersregels te leren, enzovoort.*

*Ook geven verscheidene scholen hun leerlingen de mogelijkheid om een fietsbrevet te halen. Zelfs op straat worden testritten uitgevoerd, wat zeker een goede zaak is.*

*Sinds 2009 namen zowat 40 scholen deel aan de actie 'Naar school/Naar het werk zonder auto'.*

*Verder werden er 88 fietsparkeerplaatsen aangelegd in scholen die daartoe een aanvraag hadden ingediend.*

*Voor ingewikkelde infrastructuurwerken zoals kiss-and-ridezones nemen de scholen contact op met de gemeente.*

*De gemeenten worden op de hoogte gebracht welke scholen een SVP hebben ingediend, onder meer via een jaarlijkse ontmoetingsdag, waar samenwerking wordt aangemoedigd.*

*De manier waarop een school tegenover duurzame mobiliteit staat, hangt af van de leerlingen, de geografische ligging en de omvang van de school. Een mirakeloplossing bestaat niet. We stellen een lichte daling van het autoverkeer vast met 4 tot 30%, wat zeker een positief resultaat is.*

*Een begeleidingscomité evalueert de SVP's en past ze geregeld aan. Zo werden de initiatieven voor het*

se plaindre de cette situation...

De nombreux enseignants ont eu accès au matériel pédagogique de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) : les chasubles pour les rangs, les sorties scolaires en transports en commun, à pied ou à vélo, des mini-pistes de circulation pour s'essayer aux règles de sécurité routière...

Le brevet du cycliste est mis en place dans de nombreuses écoles, permettant de mettre en selle les élèves de 5e primaire et de les inciter à s'inscrire dans une pratique quotidienne de la mobilité durable et de la sécurité routière. Des essais sont même réalisés dans les rues, ce qui est très efficace.

Depuis 2009, chaque année, environ 40 écoles PDS ont participé à la journée "À l'école/Au travail sans voiture".

Au niveau des infrastructures, 88 parkings pour vélos ont aussi été placés dans les écoles qui en ont fait la demande.

Afin de réaliser des infrastructures plus élaborées, des contacts directs entre les écoles et les communes sont pris pour la mise en œuvre de ces aménagements. Il s'agit principalement des mesures de sécurisation aux abords de l'école comme, par exemple, les zones "kiss and ride" permettant de déposer les enfants en toute sécurité et sans perturber la circulation.

On signale aux communes les écoles qui se sont inscrites et une rencontre annuelle est organisée pour tenir les communes informées de la démarche. Lors de ces rencontres, des contacts sont pris et les synergies encouragées.

En ce qui concerne l'évolution des habitudes de déplacement vers plus de mobilité durable, il faut d'abord remarquer que les écoles présentent des visages très différents en fonction de leur localisation géographique, de leur taille ou de l'origine géographique des élèves qui la fréquentent. Une action pourra s'avérer pertinente pour une école, et totalement inutile pour une autre.

Il n'existe donc pas de recette miracle pour diminuer la part modale de la voiture. On peut cependant noter qu'une évaluation de la démarche réalisée en mai 2011 a montré des diminutions de l'usage quotidien de la voiture de 4 à 30%, selon les

*schooljaar 2011, die in maart gepland waren, vervroegd naar januari opdat ze een grotere impact zouden hebben bij het schoolpubliek.*

*Er is een studie lopende over de schoolrijen.*

*In 2012 wordt een projectenoproep gelanceerd voor de aanleg van rotondes in de nabijheid van sommige scholen.*

*De lopende SVP's zijn proefprojecten om de noden te evalueren en om meer scholen aan te moedigen een SVP op te stellen.*

situations et les mesures mises en œuvre. C'est donc une amélioration, même si ces 30% ne sont pas généralisés. On voit donc qu'il s'agit d'un outil susceptible de donner des résultats très importants.

La démarche des PDS fait, par ailleurs, l'objet d'une évaluation constante, dans le cadre de réunions régulières d'un comité d'accompagnement. Elle est adaptée continuellement pour remplir au mieux ses objectifs de mobilité durable et de sécurité routière. Un exemple d'amélioration prévu pour la rentrée 2011 est la programmation avancée des actions (en janvier plutôt qu'en mars) pour donner plus de visibilité à la démarche et susciter plus d'enthousiasme et de participation de la part du public scolaire.

Concernant les rangs scolaires, une étude est actuellement en cours.

En 2012, nous ferons un appel à projets pour placer des ronds-points devant certaines écoles.

Nous allons utiliser les réalisations actuelles comme projets pilotes pour évaluer les besoins et pousser plus d'écoles à mettre un dispositif approprié en place.

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

**Mme Danielle Caron.-** Ces réponses restent encore très générales. À Bruxelles, nous croulons sous les plans, dont on nous dit à chaque fois qu'ils pourront être suivis grâce à des indicateurs.

Vous avez évoqué une amélioration de 4% à 30% selon les écoles, ce qui est déjà une très bonne chose. Parle-t-on ici, comme je le suppose, du nombre d'élèves, et non des professeurs ou des parents, qui sont pourtant eux aussi des acteurs du changement modal ?

Mon collègue comme moi-même avons dit qu'un tiers des trajets scolaires se font en voiture. Ce chiffre a-t-il varié depuis 2006 ?

Vous avez dit ne pas avoir de recette miracle. Est-ce qu'encourager les élèves à venir à l'école autrement qu'en voiture est suffisant ? Ne faut-il pas une autre mobilisation ?

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

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Uw antwoord blijft wat algemeen. In Brussel bezwijken we zowat onder de plannen. Die moeten ook in concrete verwezenlijkingen uitmonden.*

*U had het over een daling van 4% tot 30%. Staan die cijfers voor de verplaatsingen van leerlingen of ook van ouders en leraars?*

*Een derde van de trajecten gebeurt per auto. Is dat cijfer sinds 2006 geëvolueerd?*

*Volstaat het wel om de leerlingen aan te moedigen zich anders te verplaatsen? Zijn er geen andere maatregelen nodig?*

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Évitions les amalgames : ce n'est pas parce que les plans de déplacements scolaires s'appellent des "plans" qu'ils sont forcément incomplets. Il y a une différence entre un plan de mobilité pour toute la Région, qui demande plus de temps, et ces plans basés sur la situation d'une seule école. Ces derniers peuvent être mis en œuvre beaucoup plus rapidement.

Par ailleurs, si nous facilitons le travail des écoles, ce sont à celles-ci de poser les actes. Nous ne les y forçons pas et nous ne nous mettons pas à leur place. Ce sont donc des plans assez concrets. Des enquêtes auprès des élèves permettent ensuite d'évaluer le système. Je peux vous communiquer la liste des écoles concernées.

Comme ce sont des plans "sur mesure", il est très difficile de les comparer. Ce qui marche dans une école ne marchera pas dans une autre : cela dépend des lignes de transports en commun, de la distance entre l'école et le domicile... Il y a un comité d'accompagnement et des contacts réguliers entre l'administration, les asbl et les écoles pour chercher à améliorer le projet, mais il revient à ces dernières de le mettre sur pied. La Région n'est pas seule maître du succès potentiel de ces initiatives.

**Mme Danielle Caron.**- On ne peut certainement pas forcer les écoles, mais on peut rêver d'une progression positive, pour étendre finalement le système à l'ensemble de la Région.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME ANNE DIRIX

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *We mogen niet alle plannen over dezelfde kam scheren. Plannen die het hele gewest aanbelangen, vergen wat meer tijd dan een lokaal schoolvervoersplan.*

*We helpen de scholen, maar het is aan hen om maatregelen te treffen. We verplichten niemand. De SVP's zijn concrete plannen die nadien via een enquête bij de leerlingen worden geëvalueerd. Ik kan u meedelen welke scholen over een SVP beschikken.*

*Onderling zijn de plannen moeilijk vergelijkbaar. Hun aard hangt onder meer af van het openbaar vervoer en van de afstand tussen de school en de woonst van de leerlingen. Het begeleidingscomité, de betrokken verenigingen, de scholen en de administratie overleggen geregeld, maar uiteindelijk zijn het de scholen die de beslissingen nemen. Het succes van de initiatieven hangt dus zeker niet alleen van het gewest af.*

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Aan de scholen wordt niets opgelegd, maar we kunnen wel dromen over manieren om het systeem in heel het gewest in te voeren.*

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE DIRIX

**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 campagne de valorisation des liaisons de chemin de fer intrabruxelloises".

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

#### QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

**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 "les opérations '8m<sup>2</sup> pour chacun' et 'Park(ing)-Day' organisées dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2011".

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

**M. Aziz Albishari.-** L'opération "Park(ing) Day" a été initiée par un groupe d'artistes et designers en 2005 à San Francisco. Elle a consisté, dès l'origine, à se réapproprier une place de parking, en alimentant le parcimètre mais en détournant temporairement l'usage de la place de manière symbolique et ludique, celle-ci pouvant accueillir un potager, un cours de yoga, un tournoi de ping-pong, un pique-nique, un débat, etc.

Ce qui n'était à l'origine qu'une série de happenings, a fait des émules jusqu'à prendre aujourd'hui la forme d'un véritable mouvement international qui se déroule chaque année en septembre. En 2010, on a recensé 850 places de parking dans 183 villes et

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

betreffende "de campagne om het gebruik van intra-Brusselse spoorwegverbindingen te bevorderen".

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

betreffende "de projecten '8m<sup>2</sup> voor iedereen' en 'Park(ing)-Day' in het kader van de week van vervoering 2011".

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Het initiatief Park(ing)-Day onstond in 2005 in San Francisco. Een groep kunstenaars en designers betaalde parkeerplaatsen, maar gebruikte die op een andere, ludieke of symbolische manier, bijvoorbeeld voor een moestuin, een yogales, een pingpongtoernooi, een picknick of een debat. Dat initiatief was een statement: de openbare ruimte mag niet enkel voor het autoverkeer worden bestemd, maar moet opnieuw een ontmoetingsruimte worden die de stad leefbaarder maakt.*

*Het initiatief is ondertussen uitgegroeid tot een heuse internationale beweging die elk jaar in september plaatsvindt. In 2010 werden niet minder*

30 pays occupées par cet événement. L'objectif est d'attirer l'attention sur le fait que l'espace public ne doit pas rester seulement un espace dévolu à la circulation et au stationnement des automobiles, mais doit redevenir aussi un lieu de vie et d'échange.

Lors de la Semaine de la mobilité 2010, Inter-Environnement Wallonie et Bruxelles avaient lancé une invitation citoyenne à ce genre d'initiative. Quelques installations avaient ainsi vu le jour en Région bruxelloise le 17 septembre 2010, dont celle de notre groupe parlementaire Ecolo, qui avait organisé un débat sur la mobilité sur une place de parking réaménagée en jardin public. Une autre initiative localisée chaussée d'Ixelles s'était malheureusement heurtée à une réaction répressive de la police. Visiblement, dans certaines communes, il est très mal venu de toucher ne fût-ce que symboliquement et temporairement au primat de la voiture dans l'espace public.

Le Plan Iris 2, adopté en mai dernier, réaffirme la nécessité de favoriser la convivialité de l'espace public, les déplacements piétons et la mobilité douce en général. Il fait le constat que "la dominance du mode de route et de la voiture particulière implique une emprise territoriale importante, réduisant l'utilisation de l'espace public et nuisant à la convivialité de la vie en ville". Le plan fixe comme objectif "à l'horizon 2018, [...] de garantir une qualité de vie à ses habitants et usagers, pour des raisons évidentes de santé publique, mais également de convivialité en général".

C'est sans doute dans cet esprit-là que vous avez subsidié, en juin dernier, le lancement par le BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu, soit le Conseil bruxellois pour l'environnement) de l'appel à projet "8m<sup>2</sup> pour chacun". Celui-ci visait précisément à favoriser des initiatives citoyennes du style de "Park(ing) Day" pendant la Semaine de la mobilité. Nous avons salué cette initiative de votre part et nous espérions qu'elle allait donner de la légitimité à ce type de projets vis-à-vis de la police et des communes. Or, il apparaît qu'à Ixelles, la police a à nouveau réprimé une initiative de "Park(ing) Day" organisée le vendredi 16 septembre à midi.

Je voudrais faire le point sur ces initiatives.

*dan 850 parkeerplaatsen omgevormd, in 183 steden en 30 landen.*

*Naar aanleiding van de Week van Vervoering van 2010 riepen Inter-Environnement Wallonie et Bruxelles de burgers op om aan het evenement deel te nemen. Ook de Ecolo-fractie behoorde tot de deelnemers, en organiseerde een mobiliteitsdebat op een als openbare tuin ingerichte parking. Een ander initiatief op de Elsensesteenweg stuitte evenwel op het verzet van de politie. In sommige gemeenten heeft men blijkbaar niet graag dat er aan de suprematie van de wagen in de openbare ruimte wordt geraakt, ook als is het maar tijdelijk.*

*Het Iris 2-plan bevestigt de noodzaak om de gezelligheid van de openbare ruimten, de voetgangersverplaatsingen en de zachte mobiliteit te bevorderen.*

*In juni jongstleden subsidieerde u de projectoproep '8m<sup>2</sup> voor iedereen' van de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral). Wij hoopten dat dit de projecten de nodige legitimiteit zou verlenen ten aanzien van de politie en de gemeenten. Op 16 september heeft de politie echter opnieuw een initiatief van Park(ing)Day in Elsene beteugeld.*

*Wat is de balans van de operatie '8m<sup>2</sup> voor iedereen'? Is het initiatief voor herhaling vatbaar? Steunt u de burgerinitiatieven in het kader van Park(ing)Day tijdens de Week van Vervoering?*

*Zijn er voorafgaande contacten geweest met de gemeenten en de politiezones om hen op de hoogte te brengen en hun steun te bekomen? Hebt u contact opgenomen met de gemeente Elsene over het incident van 16 september om soortgelijke problemen te voorkomen tijdens de volgende Week van Vervoering?*



Quel bilan tirez-vous de l'opération "8m<sup>2</sup> pour chacun" ? Est-il prévu de la rééditer ? Soutenez-vous les initiatives citoyennes qui s'inscrivent dans le cadre de "Par(king)Day" lors de la Semaine de la mobilité ?

Y a-t-il eu, de votre part ou de celle de l'association gestionnaire de ce projet, des contacts préalables avec les communes ou les zones de police pour les informer de ces initiatives et s'assurer de leur soutien ? Des contacts ont-ils eu lieu ou sont-ils programmés avec la commune d'Ixelles afin d'évaluer l'incident du 16 septembre et en éviter d'autres de même nature lors de la prochaine Semaine de la mobilité ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Tout d'abord, je dirai que je rêve que chaque jour soit un "Park(ing)-Day".

Il s'agit d'une campagne de sensibilisation qui cherche à montrer qu'une ville peut fonctionner de la sorte. Dans cette optique, c'est un projet qui mérite d'être soutenu et qui peut aider à faire évoluer les mentalités à Bruxelles. Libérer de l'espace public pour les habitants au lieu de devoir le consacrer à des places de parking, c'est à cela que je veux arriver.

Depuis plusieurs années, dans le cadre de la Semaine de la mobilité, Inter-Environnement Bruxelles et le BRAL ont pour mission de stimuler des initiatives citoyennes de sensibilisation à la mobilité et à l'espace public. Plusieurs projets citoyens s'étaient inspirés en 2010 du mouvement "Park(ing)-Day". En 2011, vu la pertinence du mouvement "Park(ing)-Day" eu égard au Plan Iris 2 notamment, nous avons recadré l'appel à projets géré par le BRAL autour de ce thème uniquement.

À ce jour, le soutien donné aux projets liés à la thématique du "Park(ing)-Day" est limité à ceux qui s'inscrivent dans l'appel à projets géré par le BRAL. Nous tirons un bilan positif de l'appel à projets "8m<sup>2</sup>". Il a provoqué un enthousiasme certain auprès du public et a donné lieu à des idées créatives. L'une d'entre elles a particulièrement retenu notre attention, vu sa vocation à devenir pérenne. Il s'agit d'un parking pour vélos en acier, dont la structure intègre une balançoire pour enfant. La police et la commission de mobilité

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- 'Park(ing)-Day' is een bewustmakingscampagne die pleit voor het vrijmaken van de openbare ruimte voor de bewoners in plaats van voor parkeerplaatsen. Het project verdient steun en kan helpen een mentaliteitswijziging teweeg te brengen in Brussel.**

*Inter-Environnement Bruxelles en Bral ondersteunen al jaren, in het kader van de Week van de Mobiliteit, burgerinitiatieven die mensen sensibiliseren voor mobiliteit en openbare ruimte. Meerdere burgerprojecten werden in 2010 geïnspireerd door het 'Park(ing)-Day'-initiatief. In het kader van het Iris 2-plan hebben we in 2011 opnieuw een projectenoproep gedaan, deze keer enkel rond de thematiek van de 'Park(ing)-Day'.*

*Tot op vandaag krijgen enkel projecten die ingaan op de oproep van Bral steun. De projecten '8 m<sup>2</sup> voor iedereen!' waren een groot succes. Eén project in het bijzonder trok onze aandacht: een stalen fietsenstalling die tegelijk een schommel voor kinderen omvat. De commissie voor mobiliteit en de politie van Anderlecht waren akkoord om dat project te laten staan.*

*In 2012 willen we opnieuw een projectenoproep doen binnen dezelfde thematiek. We hebben geconstateerd dat burgers en verenigingen moeilijkheden ondervonden om toelatingen te bekomen voor het bezetten van de openbare weg. Daardoor mislukten een aantal projecten op het laatste ogenblik.*

d'Anderlecht ont émis un avis favorable à ce que le dispositif reste définitivement en place.

C'est pourquoi nous souhaitons réitérer l'appel à projets en 2012 sur la base de la même thématique. Nous avons été sensibles aux difficultés rencontrées tant par les citoyens engagés dans un projet que par l'association en charge de la coordination pour l'obtention des autorisations d'occupation de voirie auprès des communes et de la police. Ces difficultés ont en effet poussé certains citoyens à se mobiliser et plusieurs projets ont échoué en dernière minute.

En 2011, il n'y a pas eu de contact préalable à la mise en place des projets avec les dix-neuf communes ou les zones de police. Afin d'éviter que les incidents se reproduisent, contact sera pris par la Région en 2012 auprès des communes et des zones de police pour contextualiser l'appel à projets lancé dans le cadre de la Semaine de la mobilité, rappeler les objectifs dans lesquels le projet s'inscrit et obtenir un soutien maximal des partenaires. Il ne s'agit pas de craindre quoi que ce soit. Les communes peuvent aussi utiliser de tels projets pour ouvrir les esprits à d'autres organisations de la mobilité.

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

**M. Aziz Albishari.-** Je vous remercie pour vos réponses, particulièrement la dernière partie : outre la satisfaction de ce qui s'est déroulé, votre engagement à prendre contact avec les partenaires communaux et zones de police constitue un mieux certain. Mon exemple constitue un cas assez isolé.

Un contact allié à un peu de pédagogie auprès de certains décideurs, incapables de s'apercevoir qu'il s'agit d'un micro-événement, limité dans le temps, pourrait les pousser à accepter les offres des gens qui se sont mobilisés et qui se sentent soutenus par la Région. Le refus dont je vous parlais était, lui, assez agressif.

Ces partenaires se sentent parfois pris entre le marteau et l'enclume des autorités publiques, ce qui pourrait décourager les gens qui se mobilisent dans ce cadre.

- *L'incident est clos.*

*Om dergelijke problemen te voorkomen, zal het gewest de gemeenten en politiezones in 2012 vooraf contacteren om de projecten in de context te plaatsen van de Week van de Mobiliteit, de doelstellingen duidelijk te maken en zoveel mogelijk steun te krijgen. Ook de gemeenten mogen dergelijke projecten opzetten.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Ik ben vooral tevreden dat u contact zal opnemen met de gemeenten en de politiezones. Indien zij beter geïnformeerd zijn en beseffen dat de projecten deel uitmaken van een micro-evenement en slechts tijdelijk van aard zijn, zullen ze ook meer de neiging hebben ze goed te keuren. Dat zal ook meer mensen aanmoedigen aan het evenement deel te nemen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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 "les vols de vélos en Région bruxelloise".

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**INTERPELLATIONS**

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

**INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

concernant "la sécurisation du réseau métro de la STIB".

**INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN**

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

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

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

betreffende "de fietsdiefstallen in het Brussels Gewest".

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en omgezet in een schriftelijke vraag.

**INTERPELLATIES**

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

**INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

betreffende "de veiligheid van het MIVB-metronet".

**INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN**

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

**concernant "les récents événements survenus à la station Ribaucourt".**

**M. le président.-** La commission décide de joindre l'interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven sur la sécurisation du réseau métro de la STIB et l'interpellation de M. Didier Gosuin sur les récents événements survenus à la station Ribaucourt.

La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Tout le monde sait que certains incidents se produisent régulièrement dans le métro, comme d'ailleurs sur le reste du réseau des transports en commun bruxellois. Je centrerai mon propos sur le réseau souterrain de la STIB fréquenté au quotidien par des dizaines de milliers de concitoyens.

Pour contrer ces phénomènes d'insécurité, les services communaux de prévention, mais aussi nos polices locales et de nombreux agents de la STIB se chargent d'assurer un maximum de présence dans et aux abords des stations. Je profite de cette tribune pour rendre publiquement hommage à ce personnel qui accomplit des tâches difficiles au bénéfice des voyageurs.

Cependant, malgré les efforts de chacun, des difficultés persistent et le sentiment d'insécurité est souvent palpable chez les voyageurs. En cas d'incident ou d'agression, il semble fondamental de pouvoir porter assistance au plus vite aux victimes, mais également de tenter d'interpeller les auteurs. À ce sujet, il m'est revenu que lorsqu'ils sont confrontés à des problèmes, les agents de zone de la STIB ne peuvent faire appel directement aux services de police via le numéro 101 même s'ils sont les témoins directs de faits délictueux.

La procédure interne à la STIB demanderait de faire appel à son bureau central des opérations qui estime si l'envoi d'une patrouille interne de la STIB est nécessaire. Mme la ministre, pouvez-vous me confirmer cette procédure ?

Dans l'affirmative, pour quelles raisons opérationnelles est-il demandé aux agents de la STIB, témoins en flagrant délit de faits délictueux, de passer par une étape intermédiaire avant l'appel aux services de police ? La lourdeur de ces

**betreffende "de recente evenementen in het station Ribaucourt".**

**De voorzitter.-** De commissie beslist de interpellaties van de heren Gaëtan Van Goidsenhoven betreffende de veiligheid van het MIVB-metronet en de interpellatie van de heer Didier Gosuin betreffende de recente evenementen in het station Ribaucourt samen te voegen.

De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *De lokale politie, de medewerkers van de gemeentelijke preventiediensten en de MIVB-veiligheidsagenten zijn zichtbaar aanwezig in de metrostations om er de onveiligheid tegen te gaan. Overigens breng ik hun hulde, omdat ze moeilijke taken verrichten.*

*Ondanks eenieders inzet blijven de problemen bestaan en voelen reizigers zich nog steeds onveilig. Bij incidenten en agressie moet men zo vlug mogelijk de slachtoffers helpen en de daders vatten. Maar naar verluidt zouden de agenten van de MIVB de politiediensten niet rechtstreeks mogen contacteren, zelfs indien ze getuige zijn van een misdrijf. Zij moeten namelijk eerst het centraal bureau van de operaties verwittigen, dat oordeelt of er een MIVB-patrouille gestuurd wordt. Klopt dat? Waarom?*

*Worden alle misdrijven gemeld aan de politiediensten? Misschien wordt dat niet systematisch gedaan om de criminaliteitscijfers niet te bezwaren?*

*Functioneren alle camera's, die toch aanzienlijk bijdragen tot de beveiliging van de metrostations? In het station Sint-Guido zouden de camera's buiten werking zijn. Zijn er significante investeringen geprogrammeerd om de camerabewaking in de stations te verbeteren?*

procédures entraînerait un retard considérable dans la réaction des forces de l'ordre et, plus généralement, des services de secours.

Autre fait préoccupant, il m'est également revenu que les équipes d'intervention de la STIB arrivaient sur les lieux des incidents bien tard, sans pour autant que les services de police aient été informés des problèmes pour réagir dans l'urgence. Tous les faits délictueux font-ils bien l'objet d'une information aux services de police ? Il m'est revenu que ce ne serait pas systématiquement le cas, afin d'alléger les statistiques sur la criminalité.

Enfin, puisque le réseau de télésurveillance participe grandement à la sécurisation des stations, pouvez-vous m'assurer du fait que toutes les caméras sont opérationnelles ? À titre d'exemple, je vous demanderai de bien vouloir exposer la situation de la station Saint-Guidon dont les caméras à l'étage seraient hors service depuis un moment. Plus généralement, des investissements significatifs sont-ils programmés pour renforcer la télésurveillance dans nos stations ?

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

**M. Didier Gosuin.**- Je vais compléter les informations données par notre collègue et revenir sur des agressions qui se sont produites dans des stations, plus particulièrement celle de Ribaucourt. Mon propos vise toutefois l'ensemble du réseau et non une station en particulier. Du reste, depuis deux ou trois ans, j'interviens inlassablement à ce sujet. Mes interventions n'ont, jusqu'à ce jour, pas véritablement eu d'effet.

En réalité, j'aimerais savoir comment fonctionne le système d'enregistrement vidéo dans les stations de métro. Disposer d'un réseau de caméras est une chose. Encore faut-il que, d'une part, il soit complet et en état de marche et que, d'autre part, tous les appareils soient interconnectés. Dans le cas contraire, l'efficacité du système devient relative.

Or, l'actualité démontre régulièrement l'utilité de disposer d'enregistrements vidéo afin d'identifier des auteurs de délits commis dans les stations de transports en commun.

Différentes stations de métro sont pourvues de

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

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *De voorbije jaren heb ik de regering regelmatig geïnterpelleerd over gevallen van agressie in de metro, maar tot nu toe hebben mijn interpellaties nog niet veel effect gehad.*

*Hoe werkt het videobewakingssysteem in de metrostations precies? Een cameranetwerk is pas doeltreffend als het volledig is en als alle camera's goed werken en met elkaar verbonden zijn.*

*Videobeelden kunnen bijzonder nuttig zijn om daders van agressie in trein- of metrostations te identificeren.*

*Meerdere metrostations zijn uitgerust met veiligheidscamera's. Die beelden worden in real time door de metrobrigade van de federale politie bekeken.*

*Ik vraag al jaren dat ook de lokale politie die beelden in real time zou kunnen bekijken. Het is immers bijna altijd de lokale politie die optreedt wanneer er een misdrijf wordt gepleegd. Als de*

caméras internes qui visent à surveiller le réseau de métro. Les images des caméras provenant des stations de métro sont accessibles aux forces de l'ordre fédérales, puisque le poste de commandement de la brigade du métro de la police fédérale des chemins de fer visionne, en temps réel, l'ensemble des enregistrements des caméras de surveillance des stations de métro, de celles qui fonctionnent à tout le moins.

J'interviens depuis quelques années pour que les polices locales, les zones, puissent également disposer en temps réel de ces images. En effet, c'est presque toujours la police locale qui intervient lors d'un délit. Si la police locale avait un accès direct à ces images, elle pourrait immédiatement constater les délits et intervenir aussitôt.

À titre d'exemple, je vous rappelle l'agression violente qui a eu lieu à Delta il y a quelque temps. La victime est d'ailleurs toujours à moitié paralysée en raison des coups violents qui lui ont été administrés. Si les images de l'agression avaient été visualisées en direct par la police, il est fort probable que celle-ci serait intervenue dans un laps de temps beaucoup plus restreint. Je rappelle que les agresseurs sont revenus s'en prendre à la victime couchée au sol, comme pour l'achever. C'est dire le temps qui a pu s'écouler avant une quelconque intervention.

Aujourd'hui pourtant, lorsqu'une brigade de police est informée d'un fait, il lui faut plus de 24 heures, généralement 48 heures, pour disposer des images. Or, la lutte contre l'insécurité mérite une rapidité d'intervention. La plupart des commissariats ne sont pas trop éloignés des stations de métro. En revanche, le poste de commandement central, voire les agents de la STIB, sont parfois loin du lieu. Le temps d'arriver, bien des choses peuvent se passer.

Si le métro est un moyen privilégié de déplacement, il l'est tout autant pour les forces de l'ordre que pour la délinquance : lieux de fuite, lieux d'entrée. Lorsqu'un incident a lieu dans l'espace public, les délinquants peuvent s'engouffrer dans le métro, comme lors de l'attaque récente d'une pharmacie située à 50m d'une station.

Il importe d'abord de visualiser l'incident. C'est difficile vu l'absence de caméras à l'entrée et à la sortie des stations. La STIB se refuse à en installer à ces endroits et en laisse le soin aux polices, mais

*lokale politie directe toegang tot die beelden had, zou zij de misdrijven onmiddellijk kunnen vaststellen en sneller kunnen optreden.*

*Als er zich een incident voordoet, duurt het meer dan 24 uur voordat de lokale politie over de beelden beschikt. Als wij de onveiligheid willen bestrijden, moeten wij sneller kunnen optreden. De meeste commissariaten liggen dicht bij een metrostation. Daarentegen zijn de centrale commandopost en de agenten van de MIVB soms ver van de plaats van het misdrijf verwijderd. Voordat zij ter plaatse zijn, kan er al heel wat gebeurd zijn.*

*De metro is een snel vervoermiddel, niet alleen voor de ordediensten, maar ook voor de delinquenten. Als er zich een incident voordoet, kan de metro een snelle vluchtweg bieden.*

*Het is belangrijk om het incident te kunnen visualiseren. Momenteel is dat moeilijk omdat de MIVB weigert camera's te plaatsen aan de in- en uitgangen van de metrostations. Zij laat dat aan de politie over. De politie heeft evenwel geen toegang tot de beelden van de interne camera's van de MIVB. Het is absurd om twee verschillende bewakingsnetwerken te hebben die niet met elkaar in verbinding staan. Welke maatregelen zijn er genomen om dit probleem te verhelpen?*

*Het is belangrijk om zowel over camera's in de metrostations als over camera's aan de in- en uitgangen te beschikken.*

*Bij een geval van agressie in een metrostation kan men op de bewakingsbeelden nagaan welke uitgang de daders hebben genomen en welke richting zij zijn uitgelopen. Als er een directe verbinding bestond tussen de camera's en de plaatselijke politie, zou het makkelijker zijn de daders te vatten. Bovendien zou het in dat geval ook mogelijk zijn om aan de MIVB informatie te verstrekken over abnormaal gedrag, bijvoorbeeld wanneer iemand door het station rent.*

*Begin 2011 kondigde u aan dat er 1.304 extra camera's zouden worden geplaatst. Is dat ondertussen gebeurd? Denkt u dat er nu voldoende camera's hangen?*

*In 2009 stelde u in een antwoord op een van mijn schriftelijke vragen dat u er geen bezwaar tegen had dat de lokale politie de camerabeelden zou*

le problème serait alors l'absence d'interconnexion entre ces deux réseaux. Ainsi, la police visionnerait des gens qui courent - peut-être des suspects -, et qui s'engouffrent dans la station ; ensuite, si ces gens se mettent à marcher normalement, se changent peut-être en retournant leur veste, il serait impossible de les reconnaître et d'établir un lien, faute de connexion entre les deux systèmes.

Je rappelle que les polices locales n'ont pas accès aux images des caméras internes de la STIB. C'est tout à fait burlesque : lorsque j'avoue cette faille du système, tout le monde me regarde avec incrédulité.

Mme la ministre, je voudrais donc vous interroger à nouveau sur les initiatives prises pour intégrer les réseaux de surveillance. Il est essentiel de disposer d'un réseau interne et d'un réseau à l'entrée et à la sortie des stations de métro.

De même, en cas d'agression à l'intérieur de la station, les caméras de surveillance pourront capter la sortie des malfrats, la direction qu'ils prennent. Avec une liaison directe avec la police locale, il serait plus aisé de les intercepter. Dans le sens inverse, il serait possible de fournir des informations à la STIB afin de surveiller les comportements anormaux. Des mesures pourraient être prises et chacun saurait que courir dans le métro présente un risque, vu l'interconnexion des systèmes.

En outre, les 1.304 caméras supplémentaires au début de l'année 2011 ont-elles été installées ? Estimez-vous qu'aujourd'hui, la couverture est optimale ?

J'en reviens au cœur de ce problème de sécurité : en 2009, vous me répondiez à une question écrite n'être pas opposée à ce que les polices locales visionnent les images des caméras.

Je suis donc revenu vers vous en mars 2011 en vous informant que, par exemple, sur le territoire de ma commune, en quatre ans, 1.520 agressions s'étaient produites à proximité des stations de métro. À la suite de ces agressions, 312 personnes avaient été arrêtées et 60% d'entre elles avaient reconnu avoir fui via le métro.

Le cas de figure inverse existe aussi : lorsque des agressions ont lieu dans le métro et que les délinquants fuient en empruntant la voie publique,

*bekijken.*

*In maart 2011 wees ik erop dat er de voorbije vier jaar in mijn gemeente 1.520 gevallen van agressie plaatsvonden in de omgeving van metrostations. Er werden 312 personen opgepakt, van wie 60% aangaf dat zij via de metro waren gevlucht.*

*Ook wanneer de daders, na een geval van agressie in een metrostation, via de openbare weg wegvluchten, zou het goed zijn dat de lokale politie in real time over de beelden binnen en buiten de metro kon beschikken.*

*U zegt mij dat de situatie u ergert en dat u niet begrijpt waarom de lokale politie niet over de beelden kan beschikken. Het is echter de taak van de regering om een einde te maken aan deze absurde situatie.*

*Voor welke oplossingen hebt u gezorgd? Zijn er camera's aan de in- en uitgangen van de metrostations geplaatst? Kunnen de beelden in real time door de lokale politie worden bekeken?*

*Het is belangrijk dat er voldoende richtbaarheid aan het nieuwe systeem wordt gegeven, zodat de daders worden afgeschrikt.*

il n'est pas absurde pour les polices locales de disposer d'une continuité des images en temps réel dans et hors du métro.

Vous m'aviez alors répondu avec honnêteté que cette situation vous "énervait" et que vous ne compreniez pas pourquoi les polices locales ne pouvaient pas disposer de ces images. J'imagine que vous n'avez pas changé d'avis depuis le début de l'année. En outre, votre rôle est d'obtenir des résultats. Je ne juge pas la bonne volonté des individus, mais bien la capacité du gouvernement de résoudre une situation réellement burlesque. Si l'on devait la communiquer à l'étranger, on figurerait sans doute en bonne place au palmarès de la sottise !

Lors d'une autre question, écrite celle-là, vous m'avez encore répondu : "À nous de trouver les solutions". C'est la raison pour laquelle je vous interroge aujourd'hui.

Quelles sont ces solutions ? Pour début 2012, cela fonctionnera-t-il comme nous l'espérons ? Des caméras seront-elles placées à l'entrée et à la sortie des stations de métro ? Leurs images pourront-elles être collectées et visionnées par la police locale en temps réel ?

Ce nouveau dispositif doit se savoir. Il importe que vous diffusiez une information forte à cet égard : "Dorénavant, il y a des caméras supplémentaires et en état de marche à l'entrée et à la sortie des stations de métros permettant l'existence d'une connection en temps réel avec les services de police locale".

*Discussion conjointe*

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Les transports publics représentent une bonne alternative à la voiture à condition d'être propres, réguliers, mais également sûrs. Avez-vous déjà pris contact avec la police fédérale et les zones de police au sujet des récents incidents, en particulier à la station Ribaucourt ?*

*Samengevoegde bespreking*

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Ik heb dit probleem al meermaals aangekaart. Het openbaar vervoer vormt pas een goed alternatief voor de auto als het schoon, frequent maar ook veilig is. Hebt u al contact gehad met de federale politie en de politiezones naar aanleiding van de incidenten die hebben plaatsgevonden?



*Pourquoi la STIB a-t-elle envoyé deux agents de sécurité sur place, sans s'entendre au préalable avec la police locale et/ou fédérale, sachant que la situation est problématique dans cette station au-delà d'une certaine heure, à cause du trafic de stupéfiants ?*

*Dans le quartier des Étangs Noirs, une pierre avait été jetée dans une vitre et le Parquet avait classé cet incident dans la même catégorie qu'une griffe sur un banc public. C'est la police locale qui a requalifié l'incident par la suite, pour pouvoir poursuivre les auteurs.*

*La STIB, la police locale et la police fédérale doivent mieux s'accorder. Le classement sans suite d'incidents de ce genre suscite beaucoup de frustration.*

*Dans le cadre de l'agression commise contre un Bulgare à la fin de l'année dernière, le juge a estimé que les images enregistrées par les caméras de surveillance ne constituaient pas une preuve suffisante. Le jugement rendu se base-t-il uniquement sur cet élément ou sur d'autres causes également ? Sinon, à quoi bon installer des caméras aussi coûteuses ?*

*Je reste favorable à la présence humaine et au contrôle social, même s'ils ne sont pas toujours ni partout la panacée. Les employés de la STIB - et pas uniquement le personnel de sécurité - doivent jouer un rôle proactif en la matière, par exemple dans les stations où l'on enregistre des incidents.*

*Les chiffres consignés par la STIB et la police locale et fédérale pour certaines stations comme Simonis ou Ribaucourt diffèrent fortement, ce qui est lié à la localisation exacte de l'incident. S'il s'agit de la sortie de la station de métro, cela relève de la police locale. S'il s'agit du couloir de la station, c'est la STIB qui s'en charge. Les chiffres ne peuvent pas non plus être additionnés, puisque certains incidents sont notés par deux instances.*

*Avez-vous réfléchi à ma suggestion d'organiser une campagne d'affichage dans les stations de métro pour inciter les voyageurs à signaler directement les incidents, en envoyant un courriel ou en téléphonant depuis le quai ?*

*Si la STIB organisait une telle campagne, en communiquant un numéro d'appel pour signaler les*

Ik denk meer bepaald aan het incident aan Ribaucourt waarnaar de heer Gosuin in zijn interpellatie verwees. Waarom heeft de MIVB twee veiligheidsmedewerkers naar dat station gestuurd terwijl iedereen weet dat de toestand daar vanaf een bepaald uur omwille van drugs zeer problematisch is? Alle instanties weten dat. Dan is het toch verrassend dat de MIVB er twee mensen naartoe stuurt zonder daarover eerst met de lokale en/of de federale politie af te spreken. Beide veiligheidsmedewerkers werden overigens aangevallen.

In de buurt van Zwarte Vijvers is een steen door een ruit gegooid. Dat incident werd door het parket in dezelfde categorie ondergebracht als een kras op een openbare bank. Dat vind ik toch wel problematisch. Een pv wordt blijkbaar gecategoriseerd waardoor het zijn eigen weg volgt en desgevallend geseponeerd wordt. Het is de lokale politie die het incident daarna anders heeft gelabeld om verder onderzoek naar de daders mogelijk te maken. Anders was dat nooit gebeurd.

De MIVB, de lokale politie en de federale politie moeten veel beter afspreken. Als er geen gevolg wordt gegeven aan dergelijke incidenten, creëert dat een heleboel frustraties. Niemand wil zich immers nog inspannen als dergelijke feiten toch worden geseponeerd.

Er werden door bewakingscamera's duidelijke beelden gemaakt van de agressie tegen een Bulgaar eind vorig jaar, waarbij de man zwaargewond werd. De rechter beschouwde uiteindelijk de beelden niet als een afdoende bewijs. Als we dan al dure camera's zouden plaatsen en de rechter bestempelt de beelden achteraf als niet-buikbaar, strooien we eigenlijk zand in de ogen van de mensen. Dat punt moet opgehelderd worden. Ligt het aan de kwaliteit van de beelden of is er een andere oorzaak?

Ik blijf voorstander van menselijke aanwezigheid en sociale controle, al is dat niet altijd en overal zaligmakend. De MIVB kan hierbij een belangrijke rol vervullen. De MIVB-werknemers doen zeker hun werk, maar soms is meer menselijke aanwezigheid nodig. Ik denk dan op de eerste plaats aan MIVB-personeel dat proactief te werk gaat - en dus niet alleen aan securitypersoneel - bijvoorbeeld op plaatsen waar er incidenten hebben plaatsgevonden.

Bij het vergelijken van de cijfers van de MIVB met

*incivilités, nous aurions un meilleur aperçu de la criminalité sur le terrain et des véritables problèmes dans les stations de métro.*

die van de lokale en de federale politie over bepaalde metrostations als bijvoorbeeld Ribaucourt of Simonis, blijken er grote verschillen te zijn. Alles hangt blijkbaar af van de exacte plaats waar de cijfers zijn opgetekend. Als het incident bijvoorbeeld net buiten het metrostation plaatsvond, noteert de lokale politie dat. Als het incident in de hall van het station plaatsvond, doet de MIVB dat. Als het nog op een andere plaats gebeurt, doet de federale politie dat. Die cijfers kunnen ook niet bij elkaar worden opgeteld want sommige incidenten worden door twee instanties genoteerd. Dit is natuurlijk problematisch.

Ik heb gesuggereerd een affichecampagne te voeren zoals de NMBS dat al deed in een aantal grote stations. U zou dat overwegen en de reizigers uitnodigen incidenten telefonisch of per e-mail van op het perron zelf te melden. Momenteel hangt alleen in het metrostation Rogier ergens een telefoonnummer van de politie, meer niet.

Mensen bellen echter niet naar de politie om zaken te melden. Mocht ook de MIVB een dergelijke affichecampagne voeren, met informatie van waar er overlastproblemen kunnen worden gemeld, zullen we een duidelijker beeld krijgen van de werkelijke criminaliteit en de ware problemen in de metrostations.

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

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La STIB dispose aujourd'hui d'un nombre considéré comme suffisant de caméras, soit 1.304 caméras dans les 69 stations de métro et de prémétro. Ce nombre est néanmoins évalué de manière permanente en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la police fédérale du métro. Étant donné l'évolution constante des possibilités techniques, le parc de caméras est renouvelé en permanence et, au besoin, complété.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB beschikt over voldoende camera's in de 69 metro- en premetrostations. Het aantal wordt in overleg met Brussel Mobiliteit voortdurend geëvalueerd en desgevallend aangepast en uitgebreid.*

Les contacts avec la police montrent que, grâce aux images filmées par les caméras en place, le taux de résolution des délits dans le métro est déjà très élevé, quoique la STIB ne dispose pas de chiffres précis. À titre d'exemple, nous pouvons rappeler que les images des caméras ont joué un rôle fondamental dans l'enquête sur le meurtre de Joe Van Holsbeeck.

*Er worden heel wat misdrijven opgelost dankzij camerabeelden. De MIVB beschikt evenwel niet over precieze cijfers.*

*Eerst worden de camerabeelden bezorgd aan het provinciaal communicatie- en informatiecentrum (CIC), die ze vervolgens aan de lokale politiezones bezorgt. Maar de politiezones zouden rechtstreeks toegang tot de beelden moeten krijgen. Samen met de FOD Binnenlandse Zaken, de politiezones en de federale politie werken we aan een oplossing voor deze technische problemen.*

Actuellement, les images des caméras sont envoyées au Centre d'information et de communication (CIC) du dispatching provincial. Les images peuvent ensuite être envoyées aux différentes zones.

Je reste toujours d'avis qu'il est important que les zones de police aient accès à ces images en temps réel. Nous discutons depuis un an déjà avec les affaires intérieures, les zones de police et la police fédérale pour résoudre certains problèmes techniques.

Aujourd'hui, l'élaboration de la convention entre la STIB, d'une part, et les différentes zones et la police fédérale d'autre part, touche à sa fin : le texte de convention rédigé par la STIB a été transmis pour examen à la police du métro ainsi qu'aux autres zones de police. Nous devrions donc très bientôt aboutir à du concret.

Parfois, les choses prennent plus de temps qu'on l'espère pour se mettre en place. Je n'ai pas du tout oublié les propos que j'ai tenus ici il y a un an. Nous n'avons pas chômé.

De toute façon, la police locale pourra regarder en temps réel les images prises par les caméras de surveillance. C'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui lors de grands événements. À cette occasion, des collaborateurs de la police locale se rendent à la police fédérale pour y visionner les images en temps réel et prennent des décisions sur cette base.

Tous les jours, le fonctionnement du parc de caméras est contrôlé. En cas de problème, les réparations nécessaires sont immédiatement effectuées.

M. Van Goidsenhoven, concernant la station Saint-Guidon, les rapports montrent qu'au moment que vous avez déposé votre interpellation et la semaine dernière, toutes les caméras fonctionnaient correctement.

Concernant la procédure, il est effectivement demandé aux agents de la STIB de communiquer tout incident à leur dispatching. Il convient toutefois de préciser que les agents de la STIB interviennent en cas d'incident.

Cette procédure a pour avantages de :

*Thans ligt een ontwerp van overeenkomst, opgemaakt door de MIVB, ter bespreking bij de metropolitie en de politiezones. We zouden het dossier binnenkort moeten kunnen afronden.*

*We hebben zeker niet stilgezeten.*

*Vandaag kan de lokale politie de camerabeelden al in real time bekijken bij grote evenementen.*

*De camera's worden dagelijks gecontroleerd en als er herstellingen nodig zijn, worden die onmiddellijk uitgevoerd. De camera's in het metrostation Sint-Guido zijn trouwens opnieuw in werking.*

*De MIVB-agenten moeten inderdaad elk incident aan de dispatching melden, maar dat belet niet dat zij bij incidenten optreden. Door de dispatching te verwittigen, kan er onmiddellijk een technisch team gestuurd worden (om zware gevolgen zoals elektrocutie te vermijden) en kunnen de belangrijkste inlichtingen worden verstrekt aan de zone, inlichtingen die verder worden aangevuld wanneer de politiepatrouille onderweg is.*

*De communicatielijn is dus niet veel langer dan wanneer men de 101 zou bellen. Bovendien wordt de informatie efficiënter en permanent verstrekt.*

*De tussenkomst van de politie wordt altijd gevraagd voor het vaststellen van misdrijven. Personen die een klacht wensen in te dienen, worden naar de bevoegde politiedienst verwezen.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes, uw suggestie om via een meldpunt of een telefoonnummer overlast in de stations te melden, is een goed idee. Ik heb de MIVB gevraagd om na te gaan wat er mogelijk is. Als er een meldpunt is, moet er natuurlijk ook een verantwoordelijke zijn die een antwoord kan bieden op de meldingen.

Ik zal niet ingaan op de concrete incidenten die u vermeld hebt, maar het klopt dat het parket op een aantal van die incidenten ondermaats gereageerd heeft. Als we in Brussel op een gemakkelijker politiesysteem konden terugvallen, bijvoorbeeld via een enkele politiezone of door de metropolitie door het gewest te laten aansturen, zou dat al veel problemen oplossen. Niet alle partijen staan echter wat dat betreft op dezelfde lijn en voorlopig is de

- prévoir une intervention technique immédiate permettant d'éviter de lourdes conséquences, comme, par exemple, une électrocution ;
- fournir une communication directe avec la zone concernée en mentionnant les informations nécessaires, comme, par exemple, la localisation précise de l'incident ;
- communiquer des informations supplémentaires lorsque les patrouilles de police sont en route vers le lieu de l'accident.

Finalement, la chaîne de communication n'est pas plus longue que si nous passons par le 101 qui doit encore faire le lien vers la zone qui intervient. De plus, elle permet de fournir des informations de façon plus efficace et ce, en continu.

L'intervention de la police est toujours demandée lors de la constatation des délits. Les personnes souhaitant porter plainte sont toujours réorientées vers le service de police concerné.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La mise en place d'un guichet ou d'un numéro de téléphone pour récolter les plaintes serait pertinente, mais conviendrait de charger un responsable d'en assurer le traitement. J'ai demandé à la STIB d'examiner la faisabilité de cette proposition.*

*Par ailleurs, il est exact que la réaction du Parquet à l'égard de ces incidents est insuffisante. Réinstaurer une zone de police unique ou la mise en place d'un service de police régional du métro permettrait de résoudre de nombreux problèmes. Les partis ne sont toutefois pas unanimes sur la question et, pour le moment, il y a toujours six zones de police à Bruxelles. Nous veillons toutefois à améliorer la coordination entre celles-ci, et je me réjouis de ce que la Région, et plus précisément le ministre-président, puisse jouer un rôle prépondérant dans ce domaine.*

*Grâce aux statistiques détaillées de l'Observatoire de la sécurité et de la prévention, nous pourrions développer des actions plus ciblées.*

*Nous avons également pris des mesures pour améliorer la présence humaine dans le métro par un renforcement des équipes de sécurité et par leur*

situation dus nog steeds zo dat er zes politiezones zijn, naast een federale politie. In elk geval werken we aan een betere coördinatie tussen de politiezones en het verheugt mij dat het gewest - en meer bepaald de minister-president - op dat vlak een grotere rol zullen kunnen spelen.

Het Observatorium voor de Veiligheid, dat onder het toezicht valt van de minister-president, heeft onder meer als opdracht om ervoor te zorgen dat we over meer en duidelijkere cijfers kunnen beschikken. Dankzij dat betere basismateriaal, zullen we ook meer doelgerichte acties kunnen ontwikkelen.

De menselijke aanwezigheid is inderdaad belangrijk en we hebben onlangs een aantal maatregelen genomen om die te verhogen. De veiligheidsagenten van de MIVB worden efficiënter ingezet en hun aantal neemt toe. U bedoelt echter niet alleen de veiligheidsagenten van de MIVB. Iedereen die in de metrostations werkt, ook het onderhoudspersoneel, heeft de opdracht om mee een oogje in het zeil te houden.

*utilisation plus efficace. Tout agent du métro, le personnel d'entretien également, a pour aussi tâche de veiller au grain.*

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Vous me confirmez que la procédure de la STIB consiste à commencer par faire appel au bureau central des opérations, qui, lui, estime si l'envoi d'une patrouille interne est nécessaire.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ce sont les agents de la STIB qui communiquent tous les incidents à leur dispatching. La police est appelée en fonction du type d'incident en cause.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Je ne comprends pas alors comment il est matériellement possible, avec cette procédure, que le temps de faire venir la police soit le même que si cette procédure n'existait pas. Il doit quand même y avoir à un moment donné un allongement de la procédure avant l'intervention des services de police. Dire que cela n'allonge pas la procédure me paraît peu vraisemblable.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je crois avoir expliqué que cette procédure n'est pas plus longue que si l'on passait par le numéro 101. Il faut de toute façon appeler la police. Mais, l'avantage de cette procédure-ci est que les agents de la STIB peuvent aussi être en contact avec la police et les guider, puisqu'ils sont sur place. Évidemment, si, par hasard, la police du métro se trouve dans les environs, c'est plus facile. Ceci dit, les services de sécurité ne peuvent pas être partout à la fois.

**M. le président.-** Je crois que vous ne vous êtes pas bien compris.

La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin.-** Premièrement, de votre réponse, je déduis qu'il n'y a pas eu de caméras supplémentaires en 2011 puisque vous estimez que leur nombre est suffisant. Cette demande de placer des caméras aux entrées et aux sorties des stations fait l'objet d'un refus catégorique de la STIB depuis des années. J'estime néanmoins important d'en disposer en ces lieux de fuite. Le coût de ces

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

**De heer Gaëtan van Goidsenhoven (in het Frans).-** *U zegt dat de procedure van de MIVB begint met de telefonische verwittiging van het centraal bureau van de operaties, dat beslist of de inzet van een MIVB-patrouille noodzakelijk is.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De agenten van de MIVB geven alle incidenten door aan de dispatching. Of de politie al dan niet wordt opgeroepen, hangt af van het type incident.*

**De heer Gaëtan van Goidsenhoven (in het Frans).-** *Ik begrijp niet hoe de tijd die de politie nodig heeft om ter plaatse te geraken, dezelfde kan zijn met of zonder procedure. Het lijkt me weinig waarschijnlijk dat de politie even snel ter plaatse kan zijn.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De procedure is zeker niet langer dan wanneer we met het nummer 101 zouden werken. De politie moet sowieso worden opgeroepen. Het voordeel van deze procedure is dat de MIVB-agenten zelf in contact staan met de politie en hen ter plaatse de nodig instructies kunnen geven. Het is natuurlijk eenvoudiger dat de metropolitie optreedt als die toevallig in de buurt is, maar die kan niet overal tegelijkertijd aanwezig zijn.*

**De voorzitter.-** Ik denk dat jullie elkaar niet goed begrepen hebben.

De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Er werden dus geen extra camera's ingezet. De MIVB weigert al jaren om camera's aan de in- en uitgangen van de metrostations te plaatsen, ook al zijn dat de belangrijkste vluchtroutes. De kosten voor extra camera's kunnen nochtans gedeeld worden met de politiezones.*

caméras supplémentaires pourrait être partiellement partagé avec les zones de police.

Cependant, vous dites que ces 1.304 caméras, installées à l'intérieur, suffisent. Vous donnez l'exemple de Joe Van Holsbeeck : il est emblématique, mais aussi emblématique de la manière de fonctionner en Belgique. Nous sommes capables de nous mobiliser quand survient un événement catastrophique : on ne parlera que de cela pendant quelques semaines. Dans la lutte contre la criminalité au quotidien, il faut un drame pour démontrer une certaine efficacité.

Après trois ans, la réponse reste identique : problèmes techniques de transmission. On vous fait vraiment dire n'importe quoi ! Pourquoi ces images peuvent-elles être visionnées par la police fédérale, mais pas par nos polices locales ? Voilà qui mérite une explication. Nous sommes au 21<sup>e</sup> siècle ; des images nous arrivent en direct des rues de Damas et, pour nos polices locales, il reste impossible de voir des images du métro ? Ce n'est pas crédible.

Dans les trois mois, je vous interpellerais à nouveau. Si un nouvel événement grave se produit faute de sécurité, on ne fera plus l'impasse sur les responsabilités.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le nombre de réquisitions d'images, dont une partie importante mène à la solution de problèmes, est en constante augmentation. Vous en trouverez les chiffres dans les journaux du jour.

**M. Didier Gosuin.-** Mais vous comprenez que ce serait encore mieux en temps réel ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il existe un gros problème technique et des problèmes relatifs au respect de la vie privée. Cela peut paraître absurde, mais c'est ainsi.

Nous avons cette discussion depuis un an avec la ministre de l'intérieur. Les réticences sont en train de s'aplanir via l'étude d'une convention concrète.

*U stelt dat de recent toegevoegde 1.304 camera's voldoende zijn en u geeft het voorbeeld van Jo Van Holsbeek. Hij staat eigenlijk symbool voor de manier waarop België handelt: we komen enkel in beweging als er iets vreselijks gebeurt. Ook op het vlak van de strijd tegen de criminaliteit is er eerst een drama nodig alvorens er maatregelen worden getroffen.*

*Al drie jaar lang zijn zogenaamd technische transmissieproblemen de reden waarom alleen de federale politie en niet de lokale politie de camerabeelden kunnen bekijken. Dat is toch niet geloofwaardig.*

*Binnen drie maanden zal ik u opnieuw interpellieren. Indien er ondertussen een drama plaatsvindt door een tekort aan veiligheid, zal de gewestelijke overheid misschien eindelijk haar verantwoordelijkheid nemen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Er worden steeds meer criminaliteitsproblemen opgelost aan de hand van de camera-beelden.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Het zou toch nog beter zijn die beelden in real time te kunnen bekijken?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Door grote technische problemen en problemen inzake de bescherming van het privé-leven is dat niet mogelijk, hoe absurd het ook lijkt.*

*Het debat is al een jaar aan de gang met de minister van Binnenlandse Zaken. Stilaan worden de plooiën glad gestreken door de opmaak van een concrete overeenkomst.*

**M. le président.-** Comme la ministre de l'intérieur est désormais une Bruxelloise, nous pouvons espérer une solution.

**M. Didier Gosuin.-** Quand on voit les événements de Matonge, c'est bien parti...

- *Les incidents sont clos.*

#### INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant "les concertations avec les autorités de la périphérie bruxelloise en matière de mobilité".

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Circuler à Bruxelles en voiture ou en camionnette est un véritable enfer, plus particulièrement encore depuis le début de l'automne ! Il ne se passe pas un jour de la semaine sans que de simples déplacements vers le centre-ville n'aient pour conséquence d'importantes pertes de temps pour les conducteurs. Au nom d'une part très importante de la population, je souhaite attirer votre attention sur cette situation intolérable.

Les récents articles du quotidien *Le Soir*, basés sur des déplacements chronométrés à Bruxelles, démontrent que l'usage de la voiture coûte beaucoup plus de temps que le recours à d'autres modes de déplacements comme le scooter, le métro ou les transports en commun. Plus préoccupant encore, cette enquête indique également que les voyages en voiture vers et dans Bruxelles prennent bien plus de temps aujourd'hui qu'il y a à peine quelques années. Voilà qui devrait évidemment réjouir ceux qui stigmatisent les 85% de nos

**De voorzitter.-** Aangezien de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken een Brusselse is, is er misschien hoop.

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *Als we kijken naar wat er in de Matongewijk gebeurt, ben ik daar niet zo zeker van.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "het overleg met de besturen van de Brusselse rand inzake mobiliteit".

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).-** *In Brussel rondrijden wordt een ware hel en bestuurders verliezen bakken tijd.*

*Le Soir* chronometreerde de verplaatsingen in Brussel en toonde aan dat verplaatsingen met het openbaar vervoer of met een scooter veel minder tijd vergen. De laatste jaren is autorijden in Brussel alsmaar tijdrovender geworden. Dat is beschamend voor 85% van de Brusselaars die een auto bezitten.

(*Samenspraak*)

*De meeste mensen willen hun auto of bestelwagen echter niet opgeven. Bovendien staat Brussel in voortdurende interactie met haar periferie. Efficiënte mobiliteit betekent dus ook samenwerking met andere overheden.*

*Sommige Brusselaars vonden heraanleg belangrijk om de verkeersdoorstroom te bevorderen, anderen*

concitoyens qui possèdent une voiture. Honte à nous !

*(Colloques)*

Cependant, Mme la ministre, vous savez que bon nombre de personnes ne peuvent ou ne souhaitent pas renoncer à la voiture, la camionnette ou au véhicule de livraison. Dans ce contexte qui s'impose aux décideurs, je rappelle que notre Région est en interaction perpétuelle avec sa périphérie. Or, la définition de politiques de mobilité efficaces ne peut s'élaborer qu'en étroite collaboration avec les autres acteurs publics actifs dans, mais aussi autour de Bruxelles.

À cet égard, de nombreux observateurs bruxellois semblent regretter certains aménagements réalisés pour fluidifier la circulation automobile en périphérie alors que d'autres, en Région de Bruxelles-Capitale, n'auraient pour unique ambition que d'empêcher le passage de ces mêmes voitures. Voilà une situation bien belge !

Je souhaiterais être davantage informé sur les contacts officiels que vous nouez avec les instances actives en périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité. Organisez-vous des réunions de travail avec les échevins des communes périphériques en charge de la mobilité et/ou des travaux publics, en vue de rendre cohérents les aménagements urbains programmés tant en Région de Bruxelles-Capitale que dans ces communes ?

Selon des informations de première main, puisque recueillies auprès de décideurs de certaines de ces communes périphériques, il n'existerait aucun contact entre vous et les membres des collèges de nos communes voisines. Je ne doute pas un instant que vous aurez une autre lecture du dossier. Aussi, pourriez-vous m'indiquer clairement à quelles dates furent organisées ces dernières concertations avec ces pouvoirs locaux ? Quel en fut l'ordre du jour ?

Concernant à présent vos contacts avec la Région flamande, qu'en est-il de vos contacts avec votre collègue du gouvernement flamand en charge de la mobilité ? Je vous demande tout aussi précisément à quelle date furent organisées ces dernières concertations avec votre homologue et quel fut l'ordre du jour principal ?

*veeleer om de doorstroom te bemoeilijken: dit is typisch Belgisch.*

*Welke contacten onderhoudt u met de overheden bevoegd voor de periferie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over mobiliteit? Organiseert u ook werkvergaderingen met de bevoegde schepenen? Wanneer hebben deze vergaderingen plaatsgevonden? Wat stond er op de agenda?*

*Wat hebt u zoal afgesproken met uw Vlaamse collega?*

*Ook vernam ik graag welke contacten u onderhoudt met de provincie Vlaams-Brabant. De provincie is namelijk bevoegd voor sommige wegen die aan het Brussels Gewest grenzen.*

*We stellen een toenemende cultuurschok vast tussen Vlaanderen die de Ring wil verbreden en Brussel die het aantal voertuigen wil terugdringen.*

*Onze Vlaamse vrienden willen verplaatsingen en leveringen naar bedrijven aan de poorten van Brussel vergemakkelijken. Deze bedrijven creëren immers nieuwe jobs.*

*Onze mobiliteitspolitiek is er meestal alleen op gericht de ruimte voor voertuigen in te perken.*

*Meer visie in dit economisch competitieve klimaat tussen de gewesten is echter onontbeerlijk.*

*Brussel moet zowel het recht op verplaatsing als de verdediging van de Brusselse economie meenemen in haar discussie over mobiliteit met de periferie.*



Enfin, je souhaiterais être plus amplement informé au sujet de vos contacts officiels avec la province du Brabant flamand qui gère certaines voiries en bordure de la Région de Bruxelles-Capitale.

Nous assistons de plus en plus à un véritable choc des cultures entre la Flandre qui réfléchit à améliorer la circulation des véhicules, notamment par l'élargissement du ring, et Bruxelles qui semble vouloir exclure de ses frontières un maximum de véhicules.

Notons que nos amis flamands veillent aussi à faciliter les déplacements et les livraisons dans les différents zonings installés aux portes de Bruxelles et qui sont très créateurs d'emplois, ce qui constitue un défi dans notre Région.

Dans ce climat très concurrentiel, je relève, sauf si vous pouvez me démontrer le contraire, que nos politiques de mobilité ne visent bien souvent qu'à diminuer l'espace dévolu aux voitures et véhicules de livraison par des aménagements parfois fantaisistes.

Je souhaite plus de lucidité et de clairvoyance dans ce climat économique très concurrentiel entre les Régions.

Je souhaite enfin que le droit aux déplacements et la défense de ce qui reste de l'économie bruxelloise soient bien mieux pris en considération lorsqu'il s'agira d'organiser l'indispensable concertation entre Bruxelles et sa périphérie en matière de mobilité.

#### *Discussion*

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

**M. Philippe Close.-** On met souvent dos à dos les trois Régions. Or, les nouveaux mécanismes institutionnels en Belgique vont renforcer leurs compétences. Ainsi, avec cette politique de transfert, en 2014-2015, les Régions deviendront la pierre angulaire d'une série de politiques économiques. Il faut donc plus que jamais éviter de s'opposer.

#### *Bespreking*

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *De drie gewesten worden vaak met elkaar vergeleken. De nieuwe institutionele mechanismen zullen de bevoegdheden van de gewesten versterken, met name in een aantal economische beleidsdomeinen. Wij moeten dus meer dan ooit vermijden om de gewesten tegenover elkaar uit te spelen.*

*Het overleg met het Vlaams Gewest geeft soms*

Sur la base de notre propre expérience, les demandes de concertation avec la Région flamande donnent parfois de bons résultats. Regardons ce qui se passe sur le plateau du Heysel. En dépit des oppositions apparentes, pour l'instant, dans les contacts entre les administrations, on a plutôt l'impression de s'adresser à des oreilles attentives sur le plan de la mobilité. Nous avons pu exposer nos problèmes : les différentes sorties, les passerelles, le débat difficile sur l'extension du ring...

Je voudrais juste que nous soyons plus nuancés par rapport à ces concertations. La Région flamande - nous devons le reconnaître - a développé des plans ambitieux en matière de mobilité et de grandes villes. On est loin du royaume de la voiture. Il faut donc veiller à ne pas se confiner dans des clichés en prétendant que l'un est contre la voiture et l'autre pour. Nous ne nous trouvons dans le cas de figure caricatural de l'incinérateur de Drogenbos avec cette image d'une Région qui place tous ses polluants sur ses bords. C'est un peu plus complexe.

Objectivement, les contacts que nous avons pu avoir avec l'administration de la Région flamande ont été positifs. Nous y avons trouvé des fonctionnaires compétents, des personnes à la recherche de solutions et non des blocages. Après, il faudra voir si, dans les faits, la situation se débloque.

Dans le domaine du tourisme, par exemple, j'ai face à moi un homologue qui n'appartient pas à un parti identifié comme très ouvert à la Région bruxelloise. Pourtant, entre les deux institutions touristiques, nous arrivons, même si ce n'est pas toujours évident, à trouver des similitudes qui nous font progresser et agir ensemble.

Notre problème, c'est que nous réagissons tout le temps au coup par coup. On n'institue pas une plate-forme véritable et permanente de concertation.

Il existait autrefois une commission qui servait d'organe d'avis par lequel les communes devaient passer quand un plan était décidé au niveau communal. Au moins, la commune d'Etterbeek savait, par exemple, ce que faisait la commune de Woluwe et l'on pouvait se concerter.

C'est le manque de transfert d'informations sur les

*goede resultaten. Neem nu het dossier van de Heizelvlakte. Ondanks de schijnbare tegenstellingen zijn onze contacten met de Vlaamse administratie bijzonder positief verlopen. Wij hebben de indruk dat er naar onze verzoeken inzake mobiliteit werd geluisterd. Onze contactpersonen waren bekwame ambtenaren die naar oplossingen zochten in plaats van de situatie te blokkeren.*

*Ook inzake toerisme hebben wij tussen beide toeristische instellingen gelijkenissen gevonden die het mogelijk maken om samen vooruitgang te boeken.*

*Wij moeten dus meer genuanceerd tegen dit overleg aankijken. Het Vlaams Gewest heeft ambitieuze plannen ontwikkeld voor de mobiliteit en de grootsteden. Daarin is de auto niet langer koning. Wij moeten minder zwart-witdenken. Het is niet zo dat het ene gewest voor de auto is en het andere ertegen. De situatie is heel wat ingewikkelder.*

*Het probleem is dat wij telkens dossier per dossier reageren en dat er geen permanente overlegstructuur is.*

*Vroeger bestond er een commissie die als adviesorgaan fungeerde en waaraan de gemeenten al hun plannen moesten voorleggen. Op die manier wist iedereen wat er in de andere gemeenten gebeurde.*

*Het is het gebrek aan informatie dat voor spanningen zorgt. De uitvoering van het GEN duurt zo lang omdat de gemeenten de indruk hebben dat zij de plannen ondergaan. Het GEN zal echter maar doeltreffend zijn als er overstapparkings buiten Brussel komen, dichtbij de GEN-stations. Er moet ook een oplossing worden gevonden voor de Noord-Zuidverbinding. Brussel heeft dus geen keuze. Het moet met de andere twee gewesten praten, niet omdat het ingesloten is, maar omdat het een grootstad is.*

*Uw partij heeft een zeker gewicht in Vlaanderen. Dat zou het mogelijk moeten maken om het debat open te breken. Geen confrontatie, maar een uitwisseling. Eenzelfde uitwisseling moet ook met Wallonië gebeuren.*

*In moeilijke economische tijden is de verleiding groot om alleen maar de eigen belangen voor ogen te houden. Uiteindelijk wint daar echter niemand*

projets des uns et des autres qui crispe. On l'a vu avec le projet d'extension du ring ou avec le RER, qui a pris un temps infini parce que les communes avaient l'impression de le subir.

Or, les défis vont être là : le RER ne fonctionnera que s'il y a des parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles, près des gares RER. Que va devenir la jonction Nord-Midi ? Nous n'aurons pas le choix, nous devons discuter avec les deux autres Régions. Et comment se fera le ring, ses sorties, la gestion du trafic supplémentaire ? Bruxelles, non parce qu'elle est enclavée institutionnellement, mais parce que c'est une grande ville, devra inévitablement débattre avec les autres Régions.

Votre parti représente un certain poids en Flandre, ce qui devrait permettre d'ouvrir le débat. Non pas une confrontation, mais un échange. Si ce n'est pas le cas, si nous nous bornerons à nos petits intérêts, personne n'y gagnera.

D'autre part, ces échanges, nous les aurons aussi avec la Wallonie. Dans une situation économique difficile, chacun pourrait bien essayer de tirer la couverture à soi. Essayons de régler les problèmes au maximum : créons au moins une plate-forme permanente d'échange d'informations sur les décisions prises d'un côté et de l'autre. Les administrations y sont ouvertes, et je crois que cette initiative sera bien accueillie.

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

**M. Aziz Albishari.**- L'accord fédéral contient un dispositif qu'il faut absolument, me semble-t-il, activer afin de répondre à ces enjeux de mobilité. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'accord fédéral prévoit, dans le cadre du dispositif de "métropole urbaine" - que tout le monde s'accorde à dire que ce n'est pour le moment qu'une coquille vide - que les enjeux de mobilité sont les premiers à être concernés par ce dispositif.

À l'instar de mon collègue, M. Philippe Close, je prétends que la Région wallonne a un grand rôle à jouer en la matière. Ce ne sont pas les 1,5 ou 2 kilomètres de chaussée de Waterloo qui traversent la commune de Rhode-Saint-Genèse qui feraient que la Région wallonne se situe sur une autre planète eu égard aux enjeux bruxellois de mobilité. À ce propos, il convient également de surveiller ce qui se passe en termes de mobilité

*bij. Een goed begin zou zijn om een permanent platform op te richten waar informatie kan worden uitgewisseld over de beslissingen van de verschillende gewesten. Ik weet zeker dat de administraties hiervoor openstaan.*

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

**De heer Aziz Albishari** *(in het Frans).*- *Het federaal akkoord bepaalt, in het kader van de maatregelen die Brussel moeten omvormen tot stedelijke en internationale metropool, dat de mobiliteitsproblemen het eerst moeten worden aangepakt.*

*Net zoals de heer Close denk ik dat het Waals Gewest hierin een belangrijke rol te spelen heeft. Ook is het belangrijk te kijken wat er in Eigenbrakel, Waterloo of Terhulpen gebeurt op het vlak van mobiliteit, aangezien zij ook deel uitmaken van de Brusselse rand.*

*Ik ben niet akkoord met wat de heer Van Goidsenhoven zegt over het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse steden. Zij zijn zeker geen voorstander van de auto, integendeel, Vlaanderen had al lang begrepen wat er moest gebeuren om de mobiliteit te*

dans les communes de Braine-l'Alleud, Waterloo ou La Hulpe, notamment, puisqu'elles font également partie de la périphérie bruxelloise.

Je souhaite également m'inscrire en faux contre ce qu'a dit M. Van Goidsenhoven à propos de la politique des villes flamandes en matière de mobilité. Ces dernières ne favorisent certainement pas la voiture, car les Flamands ont compris depuis longtemps ce qu'il convient de faire pour améliorer la mobilité. C'est ce qui ressort également des chiffres issus de l'étude évoquée il y a une heure et demie à peine par le secrétaire d'État à la mobilité dans le cadre de l'interpellation de M. Hervé Doyen qui portait sur le lien entre l'économie et la voiture et, plus précisément, sur la clientèle des commerces bruxellois. De cette étude commanditée par la Région bruxelloise et contrairement à ce qu'avancent certains commerçants, il ressort que 40% des clients font leurs courses en empruntant les transports publics, 40% à pied, 4% à vélo et 16% en voiture.

Les propos tenus par M. Van Goidsenhoven sont donc assez particuliers en 2011, quand on sait que 80% de l'espace public bruxellois sont encore dévolus à ces 16% de voitures.

Cette proposition doit donc être remise dans le bon sens. A fortiori, certains au sein de votre groupe critiquent - à raison - la Région bruxelloise, car la qualité de l'air que l'on y respire reste mauvaise et que l'Europe nous surveille à cet égard. Il faut donc analyser la situation selon plusieurs angles et non un seul, M. Van Goidsenhoven !

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je suis assez d'accord avec l'approche de M. Close : il est important que les Régions travaillent ensemble dans toutes les matières, mais surtout en mobilité. Cela n'a pas de sens de se tourner le dos. Nous devons régler les problèmes ensemble et créer ces situations win-win dont nous avons déjà parlé ici.

Dans l'accord de gouvernement fédéral, il est prévu de créer une sorte de "communauté métropolitaine" au sein de laquelle on pourrait collaborer pour trouver des solutions à toutes sortes de problèmes, dont ceux de de mobilité.

*verbeteren. Dat wordt ook bewezen door de resultaten van de analyse die de staatssecretaris voor Mobiliteit daarnet aanhaalde. Uit die studie blijkt dat 40% van de klanten hun boodschappen doen met het openbaar vervoer, 40% te voet, 4% met de fiets en 16% met de auto.*

*De uitspraken van de heer Van Goidsenhoven lijken dus vreemd, wetende dat 80% van de openbare ruimte in Brussel wordt gebruikt voor die 16% auto's.*

*De situatie moet vanuit verschillende standpunten worden bekeken, mijnheer Van Goidsenhoven!*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik vind, net zoals de heer Close, dat de gewesten zeker op vlak van mobiliteit moeten samenwerken en win-winsituaties creëren.*

*Ook het federaal regeerakkoord voorziet de creatie van "een grootstedelijke gemeenschap", waarin alle gewesten samen naar oplossingen zoeken voor allerhande problemen, zoals mobiliteit.*

*Een goede informatieoverdracht is het startpunt voor alle handelingen. Daarom probeer ik al sinds het begin van deze zittingsperiode contact op te nemen met het Vlaams Gewest, en later zou ik*

La transmission d'informations est le point de départ de toute action. Pour aller dans ce sens, depuis le début de cette législature, j'essaie de créer des contacts avec la Région flamande, parce qu'elle est toute proche. La Région wallonne n'est pas éloignée non plus, et je voudrais aller dans le sens d'une coopération entre les trois Régions.

M. Goidsenhoven, une concertation a lieu avec les communes de la périphérie dans le cadre des plans communaux de mobilité. En général, Bruxelles Mobilité est invité aux comités d'accompagnement des plans de mobilité des communes voisines. Dans la plupart des cas, les communes de la périphérie ne sont pas conviées aux comités d'accompagnement des plans communaux de mobilité (PCM) des communes bruxelloises. Néanmoins, les bureaux d'études engagés lors de travaux concrets consultent toujours ces communes en tenant compte de leurs choix. Il est donc normal que ces communes ne me voient pas : elles sont consultées par les bureaux d'études.

En ce qui concerne les projets réalisés sur les routes régionales qui ont des répercussions en dehors de la Région, le chef de projet consulte toujours les communes limitrophes concernées.

Je tiens ici à préciser qu'il n'existe plus de voiries provinciales en Flandre. Le Brabant flamand n'est donc pas un partenaire en ce qui concerne les projets sur les voiries régionales. Dans d'autres secteurs, bien.

Dans le cadre de l'accord de principe entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale, des concertations sont menées régulièrement. Plusieurs groupes de travail ont été créés depuis le début de cette législature, afin de structurer cette concertation autour de différents thèmes.

Ainsi, l'offre extrarégionale en transports en commun fait l'objet de concertations régulières et des études sont menées sur les moyens d'améliorer l'intégration des tarifs. Dans le groupe de travail chargé de la voirie, qui s'est réuni la dernière fois le 26 octobre 2011, les discussions ont trait aux projets sur les voiries régionales.

À titre d'exemple, l'ordre du jour de la dernière réunion mentionnait les points suivants : l'évolution du schéma directeur de Schaerbeek-Formation et,

*willen overgaan tot een samenwerking tussen de drie gewesten.*

*Mijnheer Van Goidsenhoven, er heeft overleg plaatsgevonden met de Brusselse randgemeenten betreffende de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GMP). Mobiel Brussel is over het algemeen aanwezig op de vergaderingen van de begeleidingscomités betreffende de mobiliteitsplannen van de buurgemeenten. Omgekeerd zijn de randgemeenten meestal niet uitgenodigd door begeleidingscomités van de Brusselse gemeenten. Desondanks houden de onderzoeksbureaus steeds rekening met de mening van de randgemeenten.*

*Indien projecten op gewestwegen gevolgen hebben buiten het Brussels Gewest, raadplegen de projectleiders steeds de betrokken gemeenten.*

*Vlaanderen heeft geen provinciewegen meer. Vlaams-Brabant is dus geen partner voor werken op gewestwegen; maar wel in andere sectoren.*

*Er vindt regelmatig overleg plaats in het kader van het principieel akkoord tussen het Vlaams en het Brussels Gewest. Meerdere werkgroepen werden opgericht om het overleg te organiseren rond verschillende thema's.*

*Zo wordt regelmatig overleg gepleegd over het gewestoverschrijdend aanbod van openbaar vervoer en wordt bestudeerd hoe de tarieven beter geïntegreerd kunnen worden.*

*De werkgroep 'weg' bespreekt projecten op gewestwegen. Op de agenda van de laatste vergadering stond bijvoorbeeld de evolutie van het richtschema Schaarbeek-Vorming en meer bepaald de aansluiting van de eventuele nieuwe 'Industrieweg' op de Woluwelaan.*

*De werkgroep dynamisch verkeersmanagement besprak op de laatste vergadering onder andere de stand van zaken van het dynamische verkeersmanagementproject op en rond de ring.*

*Verder heeft Vlaams-Brabant de voorzitter aangeduid van de werkgroep verantwoordelijk voor de fiets. Die werkgroep houdt zich bezig met het onderzoek naar de creatie van een GEN voor fietsers.*

plus précisément, le raccordement de l'éventuelle nouvelle route de l'Industrie au boulevard de la Woluwe ; une liaison plus directe entre la sortie 17 du Ring et le tronçon du boulevard de l'Humanité situé sur le territoire de la Région flamande mais dont la gestion incombe à la Région de Bruxelles-Capitale, et la concertation sur l'harmonisation des travaux prévus.

Le groupe de travail chargé de la gestion dynamique de la circulation, qui s'est également réuni le 26 octobre, a traité les points suivants : la situation du projet de gestion dynamique de la circulation sur le ring et aux alentours de celui-ci ainsi que les itinéraires alternatifs en cas de calamité.

D'autre part, la province du Brabant flamand joue un rôle assez primordial dans le cadre du groupe de travail chargé du vélo : elle a désigné un fonctionnaire qui préside ce groupe de travail ce qui n'empêche pas la Région de Bruxelles-Capitale de participer aux discussions. À titre d'exemple, ce groupe de travail se penche sur le lancement d'une étude portant sur le RER vélo.

Ces exemples servent à illustrer les discussions très concrètes qui nous réunissent régulièrement.

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

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven.-** Je ne me livrerai pas à une guerre des chiffres, d'autant que ce n'était nullement le but de mon interpellation qui visait à mettre en lumière des approches risquant de se distancier l'une de l'autre et de produire des conséquences sur la mobilité et en termes économiques.

Lors d'une commission à laquelle vous participiez, nous avons longuement parlé du développement de grands centres commerciaux ; il ne m'a pas semblé qu'ils étaient totalement coupés de toute accessibilité automobile. Voilà qui montre que celle-ci reste une composante de la réalité économique et d'une certaine forme de pragmatisme avec laquelle il faut composer en ces temps d'hyperconcurrence oppressant notre îlot bruxellois.

Vous avez discuté de relations avec des communes de la périphérie et vous dites que les bureaux

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

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven** *(in het Frans).*- *Het is niet mijn bedoeling een cijferoorlog te voeren. Met mijn interpellatie wil ik er vooral op wijzen dat beide gewesten niet altijd dezelfde benadering hebben en dat dit belangrijke gevolgen kan hebben op economisch en mobiliteitsvlak.*

*In het debat over de ontwikkeling van grote winkelcentra had ik niet de indruk dat die volledig van het autonetwerk waren afgesloten. De toegankelijkheid met de wagen blijft een economische vereiste waar wij rekening mee moeten houden in deze tijden van harde concurrentie.*

*U zegt dat de studiebureaus de gemeenten uit de Rand raadplegen. Worden wij dan ook geraadpleegd als die gemeenten bepaalde projecten hebben?*

*U hebt ons een idyllisch beeld geschetst van de*

d'études les consultent. En cas de projet dans les communes de la périphérie, sommes-nous identiquement consultés ?

Ensuite, vous nous avez dépeint un panorama idyllique en matière de collaboration. J'en suis étonné. Si vous nous certifiez que vos rapports avec vos collègues, principalement du nord du pays, se passent parfaitement, j'imagine qu'à l'avenir, nous ne connaissons plus de situations aberrantes comme celles développées dans les médias ces derniers mois : coupure d'une avenue et autres joyeusetés du genre.

Je vous fais confiance. Il vous appartient de dialoguer avec vos collègues.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR**

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

concernant "l'évaluation des nuisances causées par la mise en circulation des trams T3000 et T4000".

**INTERPELLATION JOINTE DE  
M. PHILIPPE PIVIN,**

concernant "les résultats de l'étude technique de la STIB au sujet de l'impact des trams T3000 et T4000 sur les voies, voiries et bâtiments".

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
DANIELLE CARON,**

concernant "les nouveaux trams et les vibrations qu'ils engendrent".

*Samenwerking met Vlaanderen. Ik ben enigzins verbaasd, gezien de absurde situaties die zich de voorbije maanden hebben voorgedaan, zoals de afsluiting van een weg, maar ik vertrouw u.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW  
BÉATRICE FRAITEUR**

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

betreffende "de evaluatie van de hinder door de trams T3000 en T4000".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE  
HEER PHILIPPE PIVIN,**

betreffende "de resultaten van de technische studie van de MIVB over de impact van de trams T3000 en T4000 op de banen, wegen en gebouwen".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW DANIELLE CARON,**

betreffende "de nieuwe trams en de trillingen die zij veroorzaken".

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** La STIB a fait le choix de mettre en circulation des trams T3000 et T4000 à Bruxelles. Selon certains, ceux-ci ne conviennent pas au réseau bruxellois de transports publics dans la mesure où ils sont trop longs et trop lourds et causent des problèmes au niveau des rails, des aiguillages, des maisons et des riverains.

Des comités de quartier ont soulevé le problème du bruit et des vibrations excessifs. Cela ne concerne pas un endroit précis. Nous avons reçu des courriers d'Uccle (rue de Stalle, avenue Winston Churchill et place Vanderkindere), de Forest (chaussée de Neerstalle, avenue Van Volxem), d'Evere (rue et place de la Paix), de Jette, de Schaerbeek ou encore d'Ixelles.

Beaucoup de témoignages circulent, comme celui d'un riverain qui raconte que sa maison tremble au passage du tram.

Depuis que la nouvelle ligne de tram 62 a été mis en service, début septembre, reliant Schaerbeek à Evere, tout tremble sur son passage en émettant des bruits dérangeants. Les riverains mettent en cause la vitesse rapide et le poids du véhicule. Ils soulignent que la ligne 25 existe depuis très longtemps et passe au même endroit sans jamais poser de problème. Ils ont donc décidé de lancer une pétition.

Les riverains de l'avenue Rogier ont constaté des nuisances tant sonores que vibratoires. Ils vous ont adressé leur pétition comme à d'autres. Un autre témoin habitant à proximité de la place Meiser signale que, quand le tram passe, il n'a pas besoin de lever la tête pour savoir de quelle ligne il s'agit.

La STIB aurait pris connaissance de ces plaintes et constate la différence entre les anciens trams et les nouveaux. Elle dit avoir effectué des mesures et que ses ingénieurs se pencheraient sur les solutions techniques à apporter.

Une évaluation de la mise en circulation de ces trams a-t-elle été réalisée par la STIB ?

Combien de plaintes la STIB a-t-elle enregistré en 2010 et en 2011 concernant les nuisances liées à ces trams ? Quels ont été les objets des plaintes

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *De MIVB zet trams van het type T3000 en T4000 in Brussel in. Sommigen vinden dat deze types niet geschikt zijn voor onze stad omdat ze te lang en te zwaar zijn en problemen veroorzaken voor de rails, de wissels, de huizen en de bewoners.*

*Buurtcomités van over geheel het Brussels grondgebied hebben al het probleem van het geluid en de overdadige trillingen aangekaart. Er wordt door sommige bewoners geklaagd dat hun woning meetrilt met de voorbijrijdende tram.*

*Dat is bijvoorbeeld het geval op lijn 62 tussen Evere en Schaerbeek. Er wordt ook gewezen op de opvallende snelheid en het gewicht van de tramstellen. Met de vroegere lijn 25 was er nochtans geen enkel probleem.*

*De bewoners van de Rogierlaan hebben nu een petitie opgesteld die ze onder meer aan u hebben bezorgd.*

*De MIVB is zich bewust van het contrast met de oude tramstellen. Er worden metingen uitgevoerd en de ingenieurs van de maatschappij zullen zich over het probleem buigen.*

*Voerde de MIVB al een evaluatie uit van de ingebruikname van bewuste tramlijnen?*

*Hoeveel klachten ontving de MIVB in 2010 en 2011 over de geluidsoverlast van die tramstellen? Wat maakte het voorwerp uit van die klachten?*

*Wat doet de MIVB om die geluidsoverlast van de nieuwe trams te verminderen?*

*Gaat de MIVB het inzetten van T3000 en T4000-trams stopzetten of komt er een oplossing voor de overlast die ze overal veroorzaken?*



déposées ?

Quelles actions ont été menées par la STIB pour diminuer les nuisances liées à la circulation de ces nouveaux trams ?

La STIB va-t-elle mettre fin à l'achat de ces trams qui semblent beaucoup perturber les habitants bruxellois ? Des solutions techniques sont-elles envisagées pour remédier à ce problème signalé partout ?

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

**M. Philippe Pivin.-** Nous sommes manifestement confrontés au même type de préoccupation en d'autres endroits, sans que je puisse vous dire de quels modèles de trams il s'agit. Je compte sur vous, Mme la ministre, pour nous éclairer sur le plan technique.

Nous avons été informés de diverses nuisances occasionnées par les trams d'une génération précédente, mais aussi de l'existence d'une étude et de mesures relatives aux trams T3000 et T4000, qui seraient réalisées actuellement par les ingénieurs de la STIB.

Confirmez-vous que la STIB reconnaît de potentielles nuisances conséquentes à la circulation des T3000 et des T4000 ?

Pouvez-vous nous éclairer davantage sur le type de mesures en train d'être pratiquées ? Sur quelle base ? À quelles fins ? Quels en sont les résultats et, le cas échéant, quelles conclusions en ont-elles été tirées ?

Est-il exact que la moitié des T2000 sont actuellement laissés au dépôt en raison des nuisances, vibrations et bruits qu'ils occasionnent ? Si tel est le cas, quel est le coût de cette immobilisation de véhicules ?

Est-il exact que l'entretien et le nettoyage de nuit des voies et des aiguillages ne sont plus réalisés dans des délais raisonnables ?

Enfin, y a-t-il un lien de cause à effet entre la circulation des T2000 et les détériorations d'immeubles de particuliers ? Le cas échéant, sous l'angle juridique, j'imagine qu'une analyse des

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

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans).*- *Ook met betrekking tot andere tramtypes zijn er al klachten geweest. De MIVB onderzoekt momenteel mogelijke maatregelen voor de types T3000 en T4000. Betekent dit dat de MIVB de problemen erkent die deze tramsoorten veroorzaken?*

*Welke maatregelen worden getroffen? Zijn er hiervan al resultaten bekend? Welke conclusies kunnen daaruit worden getrokken?*

*Klopt het dat de helft van de trams van het type T2000 in de stelplaatsen blijft omdat ze trillingen en lawaai veroorzaken? Wat is de kostprijs van deze maatregel?*

*Klopt het dat het nachtelijk onderhoud van sporen en wissels niet meer binnen redelijke termijnen wordt uitgevoerd?*

*Is er een oorzakelijk verband tussen het inzetten van T2000-tramstellen en woningschade bij particulieren? Werd er al een analyse gemaakt van de schadegevallen en van de aansprakelijkheid zodat u een antwoord kan bieden op de vragen die u desgevallend zullen gesteld worden?*

dommages et des responsabilités a été réalisée afin de répondre aux préoccupations et aux demandes de réparation qui pourraient vous être adressées.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Je voudrais préciser qu'il ne faut pas s'arrêter au type de tram dont j'ai parlé, T3000 ou T4000. Ce sont les nouveaux trams qui posent problème.

**M. le président.-** M. Pivin a été très prudent quand il en a parlé. Je comprends que vous le rejoignez. L'important, c'est de parler des nuisances liées à ces trams.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Voilà. Vous m'avez comprise.

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

**Mme Danielle Caron.-** J'ai, comme mes collègues, été interpellée par les riverains de l'avenue Rogier, qui ont signé une pétition et qui ont fait parvenir leurs doléances à la STIB.

J'ai habité près de la station de métro Joséphine-Charlotte et je peux vous assurer qu'à certains moments, je savais quand un véhicule passait. Depuis lors, la situation s'est améliorée et on n'entend plus autant le passage des véhicules.

Au tout début de la mise en service de la ligne, le métro provoquait d'importantes vibrations et les riverains s'inquiétaient des conséquences pour leurs immeubles. Finalement, il est apparu que ces vibrations n'avaient pas pour conséquence une détérioration de ces immeubles mais constituaient bien une nuisance sonore.

Ici sont en cause les vibrations et les désagréments sonores qu'engendre le passage du tram 62. Je ne sais s'il s'agit de T3000 ou de T4000.

Mme la ministre, j'aimerais savoir si la STIB a effectivement constaté et confirmé l'existence des nuisances dénoncées par les riverains.

Pour le RER, on envisage des coussins d'eau qui permettraient de contenir les vibrations et d'éviter de tels problèmes. La STIB a-t-elle envisagé une solution pour remédier à cette situation problématique ? Les perturbations sont-elles

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Het probleem blijft inderdaad niet beperkt tot de types T3000 en T4000 waarover ik het had. Het gaat om alle nieuwe trams.*

**De voorzitter.-** Het gaat hier eigenlijk om alle overlast die de trams veroorzaken.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Klopt.*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Ikzelf woon in de buurt van het metrostation Joséphine-Charlotte en ik kan iedereen verzekeren dat ik vroeger soms de doortocht van een metrostel kon vaststellen. Dat is vandaag veel minder het geval.*

*Vlak na de ingebruikname van die metrolijn waren de bewoners ongerust dat de zware trillingen schade aan hun woningen zouden berokkenen. Dat bleek uiteindelijk niet zo te zijn, maar geluids-overlast is er zeker.*

*We hebben het hier over tramlijn 62. Bevestigt de MIVB die geluidsoverlast waarover de omwonenden klagen?*

*Voor het GEN wordt er gedacht aan waterkussens om de trillingen te dempen. Overweegt de MIVB deze oplossing ook voor lijn 62? Is die overlast gebonden aan de nieuwe voertuigen?*

*Gaat het hierbij alleen maar om het rollend materieel of is het eerder een reactie van de omwonenden tegen de invoering van een bijkomende tramlijn?*

*Ervaart de MIVB met deze voertuigen gelijkaardige problemen op andere lijnen?*

*Welke maatregelen heeft de MIVB al getroffen of zou ze kunnen treffen?*

imputables aux nouveaux véhicules ?

Le matériel roulant est-il en cause, ou est-on en présence d'une réaction des habitants par rapport à la création d'une ligne supplémentaire ?

La STIB a-t-elle constaté de tels désagréments avec ces mêmes types de trams sur d'autres lignes ?

Quelles mesures ont-elles été ou pourraient-elles être prises par la STIB ?

S'agit-il d'un phénomène passager auquel on peut aisément remédier, ou ces désagréments remettent-ils en cause la politique d'investissements de la STIB en matière de renouvellement du matériel roulant ?

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.-** Je connais des endroits qui souffrent de vibrations sans pourtant supporter des T3000 ou 4000. Il s'agit d'anciens trams qui sont à l'origine d'un vrai problème.

La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La STIB est bien consciente des problèmes liés aux vibrations ressenties par les riverains de l'avenue Rogier et de la place Meiser depuis la mise en service du tram 62.

La ligne 62 est exploitée à l'aide de trams du type T2000, qui sont en service depuis les années 90. Il me semble avoir répondu la semaine dernière à une question sur le même sujet.

**M. le président.-** Il est exact que M. Emin Özkara a posé une question en ce sens. Vous aviez gentiment accepté, Mme Fraiteur, de reporter la vôtre vu l'heure tardive.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** C'est une question identique, mais pertinente. J'ajouterai certains éléments à ma réponse à M. Özkara.

La STIB a mesuré le bruit et les vibrations des trams les 9 et 10 novembre derniers. Elle confirme l'existence de dépassements des valeurs recommandées contenues dans la convention de

*Gaat het om een voorbijgaand probleem dat de MIVB makkelijk kan oplossen of worden er vraagtekens geplaatst bij het MIVB-investeringsbeleid op het vlak van rollend materieel?*

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter (in het Frans).-** *Op sommige plaatsen veroorzaken vooral oude trams te veel trillingen.*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB is zich bewust van de problemen voor de buurtbewoners van de Rogierlaan als gevolg van de trillingen op tramlijn 62. Op die lijn worden trams van het type T2000 ingezet, die al sinds de jaren 90 rijden. Ik heb al op een vraag ter zake van de heer Özkara geantwoord.*

**De voorzitter.-** Dat klopt. Mevrouw Fraiteur had er toen mee ingestemd om haar vraag wegens het gevorderde uur uit te stellen.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik voeg er de volgende elementen aan toe.*

*De MIVB bevestigt de overschrijdingen op 9 en 10 november van de met Leefmilieu Brussel overeengekomen waarden voor trillingen. De metingen wijzen ook uit dat T3000- en T4000-trams minder trillingen veroorzaken. Dat is logisch,*

collaboration entre la STIB et Bruxelles Environnement. Les constats font apparaître que les vibrations ressenties sont moindres lors des passages à ces mêmes endroits des trams T3000 utilisés sur la ligne 25.

Il ne s'agit donc pas d'une problématique spécifique aux nouveaux véhicules.

Dans l'état actuel de l'analyse du problème, on peut identifier plusieurs causes.

Les trams de type T2000 sont connus pour provoquer des vibrations plus importantes que les autres lors de leur passage, en particulier sur les appareils de voie particulièrement nombreux dans la zone concernée. Ce problème se rencontre moins avec les trams T3000 et T4000, la STIB ayant été particulièrement attentive à cette question lors de leur commande.

C'est d'ailleurs dans le but de limiter le bruit et les vibrations que la STIB a mis en œuvre des dispositifs particuliers d'amortissement de ces nuisances dans tous ses chantiers de pose ou de renouvellement de voies. Il ne s'agit pas de coussins d'eau, mais de matériaux absorbant les vibrations et les bruits.

À l'occasion, il serait intéressant de visiter un chantier de pose de nouveaux rails.

La plupart des vibrations concernent les endroits où se situent les systèmes de régulation des aiguillages.

Dans le chantier de la ligne 62, des dispositifs d'amortissement ont également été mis en œuvre. Une combinaison de difficultés techniques, de contraintes de mobilité et de contraintes d'échéance de mise en service de la nouvelle ligne, a conduit à une situation dans laquelle une partie des dispositifs n'a pas eu l'effet escompté, constate la STIB.

La vitesse de passage des trams sur les appareils de voie pourrait aussi expliquer en partie le problème rencontré. Différentes pistes de solutions à court et moyen termes sont actuellement à l'étude en vue de la prise de décisions dans les meilleurs délais possibles, le but étant de supprimer ces nuisances.

De manière plus générale, concernant les vibrations, des tests comparatifs ont été réalisés

*omdat het een van de criteria bij de bestelling was.*

*Daarnaast maakt de MIVB op al haar werven gebruik van materialen die de trillingen en het geluid dempen.*

*Het zou interessant zijn om eens een werf te bezoeken.*

*De trams veroorzaken vooral trillingen op de wissels. Op lijn 62 werden schokdempende maatregelen genomen, maar door onder andere technische problemen hebben die niet het verwoopt resultaat gesorteerd.*

*Een andere oorzaak ligt bij de snelheid waarmee trams over de wissels rijden. Er wordt een aantal korte- en middellangetermijnoplossingen onderzocht om elke overlast weg te werken.*

*Meer in het algemeen, vergelijkende tests laten toe te concluderen dat de T3000 niet meer trillingen veroorzaakt dan andere types tram op het net.*

*Om de geluidsoverlast vooral in de bochten te verminderen wordt thans smeerapparatuur geïnstalleerd op enkele T3000's om het contact tussen het spoor en het wiel te verbeteren.*

*De T3000 is voorzien van dezelfde ophanging als de T4000: de beschadigingen aan de bekleding van het spoor zijn niet veroorzaakt door de voertuigen, maar door het gebruik van verschillende soorten materiaal.*

*In 2010 heeft de MIVB 285 klachten van buurtbewoners genoteerd, waarvan 75% het gevolg was van geluidsoverlast of hinder door trillingen. In 4 dossiers ging het over de T2000 en in 3 over de T3000. Voor 2011 heeft de MIVB tot eind november 288 klachten genoteerd, waarvan 78% het gevolg was van geluidsoverlast of hinder door trillingen. 15, 13 en 2 dossiers wijtte men aan respectievelijk de T2000, de T3000 en de T7000.*

*Bij elke klacht onderzoekt de MIVB de tramsporen en de onmiddellijke omgeving. In 90 tot 95% van de gevallen biedt de verbetering van de plaatselijke infrastructuur een oplossing. In 80% van de gevallen gebeurt dat zelfs binnen de 7 werkdagen.*

entre un T3000 et un PCC (tram de référence), avec pour conclusion le constat que les vibrations transmises par les deux types de trams étaient du même ordre. Le T3000 n'émet donc pas plus de vibrations que les autres types de trams (T2000 et PCC) circulant sur le réseau.

Concernant le bruit, une campagne de graissage à l'aide d'un dispositif installé sur quelques T3000 est en train de se mettre en place. L'objectif étant d'améliorer le contact rail/roue, et donc par extension, de diminuer le bruit émis notamment dans les courbes.

Les trams de type T3000 sont équipés des mêmes suspensions que les trams de type T4000. Les mêmes conclusions sont donc valables pour les T4000. Les détériorations constatées sur les revêtements routiers le long des voies de tramways ne sont pas liées au type de véhicule mais à des problèmes structurels de mariage entre différents types de matériaux.

Concernant les plaintes, en 2010, la STIB a enregistré 285 plaintes de riverains signalant une anomalie à l'infrastructure ferroviaire. Dans environ 75% des cas, il s'agissait de nuisances sonores et/ou vibratoires. Dans 4 cas, le plaignant faisait allusion aux T2000, dans 3 cas, aux T3000, dans aucun cas, aux T4000 et dans 8 cas, aux T7700-7900.

Pour l'année 2011, soit de janvier à fin novembre, la STIB a enregistré 288 plaintes de riverains signalant une anomalie à l'infrastructure ferroviaire. Dans 78% des cas, il s'agissait de nuisances sonores et/ou vibratoires. Dans 15 cas, le plaignant faisait allusion aux T2000, dans 13 cas, aux T3000, dans aucun cas, au T4000 et dans 2 cas, au T7000.

Lors de chaque plainte, un examen des voies et de la zone avoisinante a eu lieu. Dans 90 à 95% des dossiers, la rectification d'une détérioration locale à l'infrastructure a permis d'y remédier. Pour environ 80% des dossiers, cette action a eu lieu dans les 7 jours ouvrables.

**M. le président.-** Je voudrais rebondir sur la proposition que vous avez faite d'aller visiter un chantier. Ce serait très intéressant. On parle des nouveaux trams, mais il faudrait aussi s'intéresser au revêtement et à la manière dont on replace les rails.

**De voorzitter.-** Een werfbezoek zou heel nuttig zijn.

Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** J'avoue avoir du mal à m'y retrouver.

**M. le président.-** Je vous rassure, vous n'êtes pas la seule !

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Ce qui m'étonne, c'est qu'à l'endroit concerné par toutes ces plaintes passe le tram T2000, un modèle datant de 1990. Or ces plaintes sont récentes ! Pourquoi tout le monde ne se plaindrait-il que maintenant ?

**M. le président.-** On me dit que la ligne 62 vient d'être inaugurée.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Oui, mais avec toujours des T2000. Vous dites avoir répondu à 80% des problèmes. J'imagine que tous les courriers que nous recevons concernent le reste. J'entends bien qu'il ne s'agit pas que d'une histoire de véhicule et qu'il faut examiner les aiguillages et autres solutions techniques. Mais j'apprends aussi de votre réponse qu'aucune plainte ne concerne les T4000. Ils doivent être bien, mais chers ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ils arrivent au fur et à mesure.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Ceci répond peut-être déjà partiellement au problème. Ce qu'il m'importe de comprendre, c'est comment on va répondre à ces plaintes récentes que Mme Caron, M. Pivin et moi-même avons entendues un peu partout.

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

**M. Philippe Pivin.-** Je n'ai pas entendu de réponse à un élément de la question concernant les T2000 laissés en dépôt. Je demandais si la moitié était réellement en dépôt et quel était le coût de leur immobilisation.

Deuxièmement, je vous ai entendu indiquer sur quoi portait l'étude. Cet objet me rappelle celle menée par Bruxelles Environnement en 2010 : il s'agissait, en l'occurrence, de connaître le degré hors norme des vibrations.

Quelle est donc la différence entre la démarche de Bruxelles Environnement de 2010 et celle entreprise en novembre 2011 ? S'agissait-il

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** Het is wat verwarrend allemaal.

**De voorzitter.-** U bent de enige niet die dat vindt!

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** Op die bewuste plek rijdt een T2000 tram van 1990. De klachten zijn echter recent.

**De voorzitter.-** Lijn 62 zou nu pas ingewijd zijn.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** Ja, maar het betreft een T2000. U zegt 80% van de problemen te hebben aangepakt. Alle brieven gaan dan over de overige 20%. Ook technische aspecten moeten bekeken worden, niet alleen het type tram. Over de T4000 is geen enkele klacht binnengelopen. Die zijn duur allicht?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ze worden druppelsgewijs geleverd.

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** Dat is een deel van het antwoord. De vraag is hoe we de recente klachten gaan behandelen.

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** Ik hoorde geen antwoord op mijn vraag over de T2000.

*Is de helft in het depot blijven staan? Hoeveel kost dat?*

*De studie deed me aan een studie uit 2010 van Leefmilieu Brussel denken over de overschrijding van de geluidsnorm die trillingen veroorzaken.*

*Wat is het verschil tussen beide studies?*

*Ging het toen alleen om de T3000 en T4000? Was men de T2000 vergeten?*

uniquement d'une vérification portant sur les T3000 et les T4000, en omettant les T2000 ?

Je suis rassuré d'entendre que les nouvelles générations seraient plus efficaces et moins dérangeantes, mais leur fiche technique renseigne un poids proche du double de celui du T2000. Cela ne risque-t-il pas d'engendrer autant de problèmes ?

Le T4000 à vide pèse 51,8 tonnes, pour 33,7 tonnes pour le T2000. C'est nettement plus lourd, mais aussi plus grand, ce qui joue sur les vibrations, je suppose.

Par contre, je sais que divers processus ont été mis en place, comme le graissage automatique, les dalles flottantes et les gaines en caoutchouc.

Pouvez-vous nous fournir, à l'occasion, le pourcentage de voies de circulation équipées de ces nouveaux procédés sur l'ensemble du réseau ?

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

**Mme Danielle Caron.**- Je crois qu'une visite, pour expliquer comment s'effectue la pose des nouveaux matériaux et en quoi consiste le système de graissage, est une très bonne idée.

J'aurais voulu savoir ce qu'il en était des investissements futurs. Je suppose qu'ils vont être orientés uniquement vers les T4000.

Dans d'autres villes et d'autres pays, on parle beaucoup de véhicules plus électriques ou totalement électriques, de petits véhicules... Est-ce que cela va influencer les choses chez nous ?

Au niveau des aiguillages, si de réels désagréments ont été constatés, je suppose que la STIB en tiendra compte et que les futurs aiguillages seront placés dans des ronds-points plutôt qu'à proximité des logements. Je sais qu'il n'est pas facile de modifier ceux qui existent déjà.

**M. le président.**- Ce qui est curieux, c'est qu'on parle du bruit et des vibrations occasionnés par les trams, alors qu'auparavant, vous êtes plusieurs à avoir interpellé la ministre sur le fait qu'on n'entendait pas assez ces nouveaux trams.

(Colloques)

*De nieuwe generatie trams zou minder lawaaiig zijn, maar wegen dubbel zo zwaar als de T2000. Is dat niet om problemen vragen?*

*De T4000 weegt 51,8 ton, de T2000 33,7 ton.*

*Er zijn dus allerhande ingrepen gepland zoals een automatische smering en rubber omlijstingen om trillingen op te vangen.*

*Hoeveel sporen zijn daarmee uitgerust?*

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

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Een bezoek om het aanbrengen van de nieuwe materialen en de smering uit te leggen, is een goed idee.*

*Aan welke investeringen denkt u nog?*

*In andere steden en landen spreekt men van volledig elektrische voertuigen en ook van kleine voertuigen.*

*Hopelijk verwerkt de MIVB in het vervolg de wissels in rotondes in plaats van vlakbij woonwijken.*

**De voorzitter** (in het Frans).- *Men heeft het nu over het lawaai en de trillingen die trams veroorzaken, maar vroeger vond men dat de nieuwe tram te weinig lawaai maakte.*

(Samenspraak)

Certains ont même proposé de mettre des clochettes sur les trams.

La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Mme Fraiteur, peut-être ne me suis-je pas exprimée de manière assez audible, mais j'ai dit qu'environ 80% des dossiers étaient résolus dans un délai de sept jours ouvrables.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** D'accord.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le but est évidemment de s'occuper de tous les cas pour lesquels des plaintes sont enregistrées.

M. Pivin, je ne vais pas pouvoir vous répondre tout de suite sur les T2000 en dépôt, mais nous vous enverrons la réponse aussi vite que possible.

**M. le président.-** Pourriez-vous la transmettre au secrétariat de la commission ? C'est une bonne question et la réponse nous intéresse.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En effet.

Je croyais aussi avoir dit clairement que les nouveaux trams, T3000 et 4000, tiennent compte des défauts observés sur les trams T2000, qui causaient plus de vibrations. Les nouveaux trams posent moins de problèmes.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Malgré leur poids ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En effet. Cependant, on ne peut pas faire circuler des trams T4000 partout. Nous avons besoin de tous les trams disponibles actuellement pour faire fonctionner le réseau. De nouveaux trams arrivent petit à petit, cela prend du temps.

Le but est, à moyen ou à long terme, d'arriver à une situation où il n'y a pas de vibrations ni de bruit qui dérangent les riverains.

Je propose d'aborder toutes les questions techniques par la visite d'un chantier de la STIB après l'hiver.

Sur la chaussée de Gand, des travaux viennent de

*Sommigen wilden zelfs een tram met een belgeluid.*

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Mevrouw Fraiteur, ongeveer 80% van de dossiers wordt binnen de zeven werkdagen opgelost.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Akkoord.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Natuurlijk is het de bedoeling dat ze allemaal worden behandeld.*

*Mijnheer Pivin, Ik stuur u het antwoord over de T2000 zo snel mogelijk op.*

**De voorzitter.-** Kunt u dat naar de commissie sturen? Dat interesseert ons ook.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Dat doe ik. De nieuwe T3000 en T4000 trams hebben geleerd uit de fouten van tram T2000. Zij trillen minder.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Ondanks hun gewicht?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Inderdaad, maar de tram T4000 rijdt nog niet overal. Vandaag zijn alle voertuigen in gebruik. De nieuwe trams worden beetje bij beetje ingezet.*

*Op termijn willen we trams die noch trillingen noch overlast veroorzaken.*

*Ik stel voor de technische aspecten na het werkbezoek van de MIVB na de winter te behandelen.*

*De werken op de Gentssteenweg zijn net beëindigd, maar worden een stuk verder opnieuw*



se terminer, mais le chantier sera relancé plus loin.

La solution de ne pas placer d'aiguillage aux endroits densément habités n'est pas toujours réalisable.

En fait, toutes ces questions techniques sont pertinentes et pourraient être posées lors de cette visite en compagnie d'ingénieurs et de techniciens de la STIB.

**M. le président.-** Mme la ministre, vous ferez une proposition à la commission ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** D'accord, nous verrons cela à la rentrée.

À Mme Caron, je dois signaler que tous les trams sont électriques.

**Mme Danielle Caron.-** Oui, mais j'entends que d'autres villes utilisent de petits véhicules, pas des trolleys, qui peuvent conduire les passagers à la demande. Ces petits trams électriques sont silencieux et fonctionnent dans un système tout différent.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** En effet, la STIB suit de près ces évolutions. Pour le moment, nous n'avons pas encore de solution toute prête. Nous y travaillons pour les commandes futures.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** La ministre ne m'a pas répondu concrètement sur les nombreux courriers reçus. Une réponse y sera-t-elle apportée ? Oui ? Très bien.

**M. Philippe Pivin.-** Vous n'organiseriez pas une petite réunion technique avec des ingénieurs de la STIB pour nous expliquer les différences et nous renseigner sur les caractéristiques respectives des véhicules et des équipements, quitte à la faire suivre d'une visite des installations ? Visiter sans explication serait assez vain.

**M. le président.-** Oui, il faudrait doubler la visite d'une discussion sur la base du matériel didactique.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Et la combiner avec la visite d'un dépôt où s'effectuent les entretiens mécaniques et électriques. La STIB est bien cotée pour ses dépôts.

*aangevat.*

*Wissels kunnen niet altijd buiten woonwijken worden aangelegd.*

**De voorzitter.-** Mevrouw de minister, doet u een voorstel?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *We zullen dat na het winterreces bekijken.*

*Mevrouw Caron, alle trams zijn elektrisch.*

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Ik heb ook al van kleine, stille trams gehoord die passagiers op vraag vervoeren.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De MIVB volgt de evolutie op de voet. We hebben nog geen mirakeloplossing, maar we werken door.*

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *De minister antwoordde niet op de vele brieven. Komt dat antwoord nog? Fijn.*

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Is een kleine technische vergadering met ingenieurs van de MIVB niet aangewezen? Een werf bezoeken zonder voorafgaande uitleg is inefficiënt.*

**De voorzitter.-** Het werfbezoek moet gepaard gaan met een discussie over het didactisch materiaal.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ook een bezoek aan een depot waar onderhoud plaatsvindt, is nuttig.*

**M. le président.-** Il s'agirait d'une journée de visite. La commission peut déjà fournir une documentation abondante.

Le débat serait intéressant : physiquement, l'analyse démontrera peut-être que, dans certains cas, par exemple, avec un poids plus important, les bruits sont atténués. La discussion est intéressante.

- *Les incidents sont clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### 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.-** La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Le groupe cible des seniors va fortement augmenter dans les années à venir, y compris dans les transports publics. Se posent dès lors les questions de l'accessibilité aux véhicules et des places assises réservées aux personnes de plus de 65 ans.*

*Vous reconnaissez dans votre plan de politique que la croissance démographique va faire augmenter la demande de transport, de même que le vieillissement de la population.*

*Quelle est votre politique pour améliorer*

**De voorzitter.-** Dat wordt dan een volledige dag werkbezoeken. De commissie kan veel documentatie voorleggen.

Het debat loont de moeite. De analyse zou in sommige gevallen aantonen dat meer gewicht minder lawaai produceert.

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

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

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

**De heer Jef Van Damme.-** De nieuwe beheersovereenkomst met de MIVB zal uiteraard een heel aantal nieuwe maatregelen bevatten. De doelgroep van de senioren zal de komende jaren sterk toenemen en dat zal ook voelbaar zijn in het openbaar vervoer. Daardoor wordt ook de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor deze doelgroep belangrijker, in het bijzonder de toegankelijkheid van de bussen, tramstellen en metrostations. Bovendien is er de vraag naar gereserveerde zitplaatsen voor 65-plussers, zoals die in andere internationale grootsteden bestaan.

*l'attractivité des transports en commun pour les personnes de plus de 65 ans ? Quels objectifs figurent-ils dans le contrat de gestion existant avec la STIB et lesquels apparaissent-ils dans le nouveau contrat de gestion ?*

*Quelles nouvelles mesures le nouveau contrat de gestion présente-t-il ? Prévoyez-vous des places assises réservées aux personnes de plus de 65 ans dans les bus, trams et rames de métro ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *En effet, le vieillissement de la population ne fera qu'augmenter le nombre d'usagers de plus de 65 ans qui emprunteront les transports publics.*

*La STIB veille à améliorer l'attractivité et l'accessibilité des transports publics bruxellois. Elle envoie un courrier à tous les Bruxellois qui sont sur le point d'avoir 65 ans et les invite à demander une carte Mobib qui leur permet désormais de voyager gratuitement.*

*La plupart des initiatives prises dans le cadre de la stratégie 2008-2012 pour augmenter l'attractivité répondent aux besoins spécifiques des personnes âgées (achat systématique de bus et de trams à plancher bas, installation d'ascenseurs dans les stations, amélioration de la visibilité des panneaux de signalisation, rénovation de la signalétique, formation des chauffeurs et du personnel d'encadrement adaptée aux personnes ayant des besoins spécifiques).*

*Il est prématuré de communiquer les mesures qui figureront dans le futur contrat de gestion de la STIB, mais l'amélioration de l'accessibilité des*

In uw beleidsplan erkent u dat de globale groei van de bevolking de vraag naar vervoer zal doen stijgen en dat trends zoals de vergrijzing de behoefte aan openbaar vervoer in het algemeen zullen verhogen. U wilt dan ook inspelen op de specifieke noden van ouderen.

Wat is vandaag uw beleid om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor 65-plussers te verbeteren?

Welke doelstellingen voor dit beleid staan in de bestaande beheersovereenkomst met de MIVB en welke komen er in de nieuwe beheersovereenkomst?

Welke nieuwe maatregelen komen er in de nieuwe beheersovereenkomst? Plant u aparte zitplaatsen voor 65-plussers in de bus, in de tram en in de metro? De hoffelijkheid die gebiedt dat mensen spontaan rechtstaan wordt immers steeds minder nageleefd.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Cijfers uit het "Vademecum voor personen met beperkte mobiliteit" van 2008 geven aan dat de senioren zo'n 15% van de bevolking uitmaken en dat zij bijna de helft van de mensen vertegenwoordigen die kunnen beschouwd worden als mensen met een beperkte mobiliteit. De verdere vergrijzing zal het aantal 65-plussers dat het openbaar vervoer gebruikt enkel doen toenemen.

De MIVB besteedt veel aandacht aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid van het Brussels openbaar vervoer. In de eerste plaats wil ik erop wijzen dat vijftienplussers gratis rijden. Dat maakt het openbaar vervoer uiteraard zeer aantrekkelijk.

De MIVB stuurt al sinds een aantal jaren een brief naar alle Brusselaars die op het punt staan om 65 jaar te worden, of ze nu al klant zijn bij de MIVB of niet. Ze worden uitgenodigd om een Mobibkaart aan te vragen waarmee ze gratis mogen reizen.

Vijftienplussers kunnen zo ook gebruik maken van voordelen van Mobib inzake intermodaliteit. Er bestaan voordelige tarieven van Collecto, Cambio

*transports publics en constituera un axe important.*

*Est-il opportun de réserver des places assises aux personnes de plus de 65 ans dans les bus, trams et rames de métro ? Cette mesure pourrait avoir un effet contreproductif en diminuant de manière artificielle la capacité des véhicules, surtout aux heures de pointe. De plus, certaines personnes n'aiment pas que l'on connaisse leur âge.*

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais)*.- *Elles ne sont pas obligées de s'installer à cet endroit !*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais)*.- *En effet, mais je privilégie des campagnes de sensibilisation qui invitent les voyageurs à faire preuve de plus de civisme, en cédant la place aux personnes à mobilité réduite, quel que soit leur âge.*

en Villo voor wie nog zou willen fietsen. Bovendien besteedt de MIVB ook veel aandacht aan de toegankelijkheid van het net in het algemeen. Zo werden de meeste initiatieven genomen naar aanleiding van de strategie 2008-2012 om de toegankelijkheid te verbeteren aan de specifieke behoeften van oudere mensen. Ik geef een aantal voorbeelden:

- er worden systematisch bussen en trams met een lage vloer gekocht;
- er worden liften geplaatst in de metro- en premetrostations;
- de zichtbaarheid van de informatieborden wordt verbeterd;
- de signalisatie wordt vernieuwd;
- chauffeurs en ander personeel wordt opgeleid om te kunnen omgaan met mensen die specifieke behoeften hebben.

Het is voorbarig om al specifieke maatregelen te vermelden die in het toekomstige beheerscontract van de MIVB zullen staan. Het is echter duidelijk dat de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer een van de belangrijke punten zal zijn.

Ik weet niet of het een goed idee is om specifieke zitplaatsen te reserveren voor vijftenzestigplussers op bussen, trams of metro's. Misschien heeft zo'n maatregel een contraproductief effect voor de capaciteit van de voertuigen. In feite wordt het aantal zitplaatsen zo immers op een kunstmatige manier verminderd. Dat is vooral tijdens de spits een probleem. Bovendien vinden niet alle vijftenzestigplussers het aangenaam dat iedereen in het voertuig weet dat ze ouder dan vijftenzestig zijn.

**De heer Jef Van Damme.**- Ze moeten toch niet op zo'n plaats gaan zitten als ze dat niet willen?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Dat klopt, maar ik geef de voorkeur aan bewustmakingscampagnes en wil de reizigers oproepen tot meer burgerzin in het algemeen. Het is de bedoeling dat ze hun plaats afstaan aan mensen met een beperkte mobiliteit, zonder rekening te houden met de leeftijd. Sommige vijftenzestigplussers vinden het niet prettig als iemand voor hen opstaat.

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Je déduis de votre réponse que vous n'avez pas l'intention de rendre les transports publics payants pour les plus de 65 ans, comme l'envisage De Lijn.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

**concernant "l'aspect 'mobilité' de l'événement Nuit blanche".**

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *La commune de Bruxelles-Ville et l'asbl Brufete ont conseillé aux participants du festival culturel nocturne Nuit blanche qu'ils ont organisé fin octobre de s'y rendre en vélo, ce que je soutiens. À cette occasion, le réseau Noctis était gratuit et fonctionnait exceptionnellement jusqu'à 5 heures au lieu de 3 heures et les clients des taxis collectifs Collecto bénéficiaient d'un tarif attractif. En revanche, le métro s'arrêtait comme les autres jours aux environs de minuit, alors que le festival commençait à 23 heures. Des personnes se sont même retrouvées enfermées dans la station de métro Bourse.*

*N'est-il pas envisageable que le métro roule également la nuit lors de tels événements ? Le métro est en effet un moyen de transport fiable pour de nombreux jeunes amoureux de la culture. Il dessert davantage d'arrêts, a un parcours plus étendu et peut avoir une fréquence plus élevée que les bus Noctis. Ensemble, ces deux moyens de transport peuvent constituer une alternative à la voiture.*

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

**De heer Jef Van Damme.-** Ik leid uit uw antwoord af dat u niet van plan bent om vijftienvijftigplussers te doen betalen voor openbaar vervoer, zoals De Lijn overweegt.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

**betreffende "het mobiliteitsaspect van het evenement 'Nuit blanche'".**

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Op 31 oktober vond het evenement 'Nuit blanche' plaats, een nachtelijk kunstenfestival doorheen heel Brussel en georganiseerd door de cultuurdienst van de Stad Brussel en de vzw Brufete.

Mijn vraag behelst het mobiliteitsaspect van het festival. De organisatoren raadden de deelnemers aan om met de fiets te komen, wat ik volop steun. Aangenaam was ook dat het Noctisnet van de MIVB werd ingeschakeld en die nacht gratis en uitzonderlijk tot 5 uur in plaats van 3 uur reed.

Ook het collectieve taxivervoer Collecto werd gestimuleerd met een goedkoop tarief. De metro stopte echter net als anders rond middernacht terwijl het festival pas om 23 uur van start ging. In de halte Beurs raakten reizigers zelfs korte tijd opgesloten. De metro kwam immers niet aan en toen de mensen weer naar buiten gingen, bleek dat alle uitgangen gesloten waren.

Is het niet mogelijk dat voor dergelijke evenementen de metro ook tijdens de nacht rijdt? Met Nieuwjaar kan dat wel; dan rijdt de metro tot

*Était-ce un choix délibéré de n'impliquer que les bus Noctis et les taxis Collecto ? Quels étaient vos arguments pour ne pas impliquer le métro la nuit du 31 octobre ? À l'avenir, serait-il envisageable de faire fonctionner le métro pour de tels événements ? Des critères doivent-ils être remplis pour que le métro fonctionne la nuit, comme c'est le cas au Nouvel an ? Si oui, lesquels ?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (en néerlandais).- *Le fait de mobiliser davantage de bus, de trams et de métros lors de grands événements dépend de différents critères comme le nombre de voyageurs à transporter, leurs trajets, l'heure de départ et d'arrivée et, bien évidemment, les frais qui en dépendent.*

*La Nuit blanche ne peut être comparée à des événements comme le feu d'artifice du Nouvel an ou un match de football, à l'issue desquels des milliers de personnes doivent pouvoir être transportées en même temps. Ici, il s'agit du transport d'environ 6.500 personnes, dont les allées et venues sont réparties sur toute la nuit.*

*Nous avons opté pour la gratuité du réseau Noctis, qui a comme avantages de desservir toute la Région en complément avec Collecto et de toucher un très grand nombre de personnes. Un renforcement supplémentaire du réseau du métro aurait été trop coûteux par rapport à la demande.*

*La Nuit blanche, une organisation du service culturel de Bruxelles-Ville, est certes soutenue par la Région, la ville et la STIB, mais ne dispose pas d'un budget illimité, d'autant plus que la plupart des activités sont gratuites.*

3.30 uur. Het metronetwerk doet dan meer haltes aan. Voor veel jonge cultuurliefhebbers is de metro een vertrouwd transportmiddel. De metro kan ook frequenter rijden dan de bussen van Noctis die maar om het half uur passeren en een beperkt parcours afleggen.

De twee vervoersmiddelen samen kunnen voor meer mensen een alternatief voor de wagen bieden.

Was het een bewuste keuze om alleen op de Noctisbussen en Collecto in te zetten en niet op de metro? Wat waren uw argumenten om de metro 's nachts niet in te zetten? Is het mogelijk om in de toekomst voor dergelijke evenementen de metro wel mee in te zetten? Wat zijn de eventuele bezwaren? Zijn er criteria voorhanden die het inzetten van de metro 's nachts mogelijk maken zoals dat tijdens oudejaarsnacht gebeurt? Welke criteria zijn dat?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** Of er tijdens grote evenementen meer bussen, trams of metro's ingezet worden, hangt af van verschillende criteria, zoals het aantal te vervoeren reizigers, hun trajecten, het moment van vertrek en aankomst en natuurlijk het kostenplaatje dat daarmee samenhangt.

Rekening houdend met die criteria is de 'Nuit blanche' niet te vergelijken met andere evenementen, zoals bijvoorbeeld het nieuwjaarsvuurwerk of een voetbalwedstrijd. Bij zo'n evenementen moeten er na afloop duizenden mensen nagenoeg tegelijk vervoerd kunnen worden. Dat zou onmogelijk zijn door enkel bussen in te zetten; daarom gebruiken we tijdens oudejaarsnacht of andere grote evenementen ook tram en metro. Bij de 'Nuit blanche' is de vraag echter veel minder groot: er moeten naar schatting 6.500 mensen vervoerd worden, waarvan het komen en gaan verspreid is over de hele nacht.

In dit geval hebben we er dan ook voor geopteerd om het Noctisnet gratis te maken. Noctis heeft als voordeel dat het, samen met Collecto, het hele gewest bedient en zo heel wat mensen bereikt. Een bijkomende versterking van het metronet zou veel te duur geweest zijn in verhouding tot de vraag.

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

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *Je comprends votre calcul de rentabilité, mais peut-être pourriez-vous apposer des affiches dans les stations de métro situées au cœur de l'événement, comme Bourse ou de Brouckère, pour avertir de leur heure de fermeture ces amateurs de culture qui prennent souvent le métro, mais pas toujours le soir.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON**

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

**concernant "les chèques-taxis".**

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

**Mme Danielle Caron.-** Je souhaite revenir sur le sujet des chèques-taxis. Vous avez en effet déjà répondu à des questions écrites et des questions orales sur ce sujet, mais je tiens à vous interroger encore sur plusieurs points.

En ce qui concerne les communes, j'ai pris connaissance des communes auxquelles des subsides avaient été alloués dans le cadre de l'acquisition de chèques-taxis en 2010. Au mois de mars, vous avez fait, pour mon honorable confrère, une situation relative aux communes qui ne

De 'Nuit blanche', een organisatie van de dienst Cultuur van de stad Brussel, krijgt weliswaar steun van het gewest, de stad en de MIVB, maar heeft geen onbeperkt budget, zeker aangezien de meeste activiteiten gratis zijn en er op die manier weinig kosten gerecupereerd kunnen worden.

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

**Mevrouw Annemie Maes.-** Ik begrijp dat u een kosten-batenanalyse maakt, maar misschien kunt u toch in de metrostations in de buurt van het evenement, zoals Beurs of de Brouckère, extra affiches laten ophangen om de mensen erop te wijzen dat de metro sluit op een bepaald uur. Het gaat immers om cultuurliefhebbers, die wel vaak de metro nemen, maar misschien niet altijd 's avonds, en die uit gewoonte toch de metro willen nemen. Wat bijkomende communicatie kan de problemen wellicht oplossen.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

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

**betreffende "de taxicheques".**

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Over deze problematiek werden al heel wat vragen gesteld.*

*Ik heb een lijst kunnen inkijken van gemeenten die in 2010 subsidies kregen voor het aanschaffen van taxicheques. Welk subsidiebedrag werd in 2011 aan de gemeenten toegekend? Volgens welke verdeelsleutel? Hoeveel cheques werden er effectief gebruikt?*

*Na het verkrijgen van de subsidies kopen en*

participaient pas (ou pas encore) au système.

Pourriez-vous me faire savoir quel a été le montant des subsides accordés aux communes en cette fin d'année 2011 ? Quelle clé de répartition a-t-elle été utilisée pour distribuer ces subsides ? Y a-t-il une corrélation avec les chèques réellement utilisés ? Je vois que plusieurs personnes sont intéressées par votre réponse pour leur propre commune.

Une fois le subside alloué, les communes se chargent d'attribuer et de distribuer les chèques-taxis.

Pourriez-vous me dire quels sont les critères utilisés en vue d'attribuer les chèques-taxis ? Suivez-vous la logique du premier arrivé, premier servi ? D'autres critères sont-ils pris en considération ?

Concernant les usagers, pour pouvoir bénéficier des chèques-taxis régionaux à valeur universelle, il faut être domicilié dans la Région de Bruxelles-Capitale et répondre aux conditions suivantes : soit être handicapé (66 %) et posséder une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun ainsi que des revenus VIPO ; soit avoir plus de 75 ans et disposer d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun ainsi que des revenus VIPO.

Une enquête de satisfaction a-t-elle été entreprise auprès des usagers et, si oui, quel en a été le résultat ? J'aimerais aussi savoir combien de chèques n'ont pas été utilisés et ce qu'il advient de ceux-ci. Quelle procédure a-t-elle été mise au point pour les répertorier et les récupérer ?

**M. le président.-** Une partie de la réponse à votre question que, j'imagine, vous avez déposée avant le vote du budget, se trouve dans les annexes de ce dernier.

La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les communes participant au système des chèques-taxis à valeur universelle ont perçu à ce jour un subside global s'élevant à 101.814 euros.

La clé de répartition est restée identique à celle des années antérieures. Elle est basée sur l'arrêté du Collège réuni de la Commission communautaire commune de la Région de Bruxelles-Capitale du

*verdelen de gemeenten de taxicheques. Welke criteria hanteren ze bij de verdeling? Gebeurt dat volgens de 'first come first served'-regel of komen er ook andere criteria in aanmerking?*

*Alleen wie in het Brussels Gewest gedomicilieerd is, kan van de taxicheques gebruikmaken. Men moet ofwel voor 66% gehandicapt zijn, over een ongeschiktheidsattest om het openbaar vervoer te gebruiken, beschikken en een WIGW-statuut genieten, ofwel moet men meer dan 75 jaar oud zijn en over een ongeschiktheidsattest om het openbaar vervoer te gebruiken, beschikken en een WIGW-statuut genieten.*

*Werd er bij de gebruikers een tevredenheids-enquête uitgevoerd? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Hoeveel taxicheques blijven er ongebruikt? Wat gebeurt er daarmee? Worden ze gerecupereerd?*

**De voorzitter.-** Het antwoord op uw vraag vindt u gedeeltelijk terug in de bijlagen van de begroting.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De gemeenten die gebruikmaken van het systeem van taxicheques met universele waarde, hebben tot dusver een totaal subsidiebedrag van 101.814 euro ontvangen. De verdeelsleutel is al jaren ongewijzigd en is gebaseerd op het besluit van het Verenigd College van de GGC van 23 april 1998.*



23 avril 1998.

Les chèques-taxis à valeur universelle sont effectivement utilisés par les personnes à mobilité réduite ou à faibles revenus se trouvant dans les catégories suivantes :

- les handicapés (pour 60%) disposant d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun et d'un revenu VIPO ;
- les plus de 75 ans disposant d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun et d'un revenu VIPO.

La Région n'intervient en rien dans la gestion des chèques-taxis à valeur universelle distribués par les communes à leurs bénéficiaires respectifs. En ce qui concerne les usagers, aucune enquête de satisfaction n'a été organisée auprès de ces bénéficiaires.

Pour les années 2010 et 2011, il est difficile d'établir des chiffres définitifs car ces chèques-taxis ont une validité d'un an à partir de leur émission. Les exploitants ont ensuite trois mois pour demander leur remboursement auprès de la société émettrice. En définitive, il faut attendre un délai de quinze mois avant de clôturer une année civile. Si des communes en ont, par exemple, commandé en décembre 2010, le dossier ne sera clôturé qu'en février 2013.

Par contre, je peux vous transmettre des chiffres précis pour l'année 2009 : le nombre de chèques-taxis non utilisés s'élève cette année-là à 3.392 pour 22.137 chèques-taxis commandés, ce qui représente un taux de 15%.

En 2010, les communes ont commandés 33.113 chèques-taxis à valeur universelle et, en 2011, 32.971.

Aucune procédure de récupération des chèques-taxis périmés n'a été mise en place. Ceci n'est pas nécessaire car les communes ne payent que les chèques réellement utilisés.

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

**Mme Danielle Caron.-** Comment se fait-il que certaines communes ne l'utilisent pas ? Ai-je bien compris que 15% des chèques étaient utilisés ? À

*Mevrouw Caron heeft in haar vraag de voorwaarden om van dit systeem gebruik te mogen maken, opgesomd. Het gewest komt geenszins tussen in het beheer van de taxicheques door de gemeenten. Er werd tot dusver geen tevredenheids-enquête gehouden bij de gebruikers.*

*Taxicheques zijn na hun uitgave nog een jaar geldig. Ik kan dus moeilijk definitief cijfermateriaal geven voor de jaren 2010 en 2011. De gebruikers hebben bovendien drie maanden de tijd om de cheques te gelde te maken bij de uitgever. Een werkingsjaar kan pas na vijftien maanden worden afgesloten. Voor gemeenten die hun cheques in december 2010 besteld hebben, wordt het werkingsjaar dus pas in februari 2013 afgesloten. Voor 2009 heb ik wel definitieve cijfers: in dat jaar bleven er 3.392 cheques ongebruikt op een totaal van 22.137 (15%). In 2010 bestelden de gemeenten 33.113 taxicheques; in 2011 waren dat er 32.971.*

*Er bestaat geen procedure om verlopen taxicheques te recupereren. Dat is trouwens niet nodig want de gemeenten betalen uitsluitend de gebruikte exemplaren.*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).-** *Waarom maken sommige gemeenten geen gebruik van dit systeem? Wat is de verhouding tussen de*

quoi correspond ce pourcentage ? Quelle est la clé de répartition entre les communes qui le demandent et celles qui ne le demandent pas ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai dit que 15% des chèques n'étaient pas utilisés. Concernant la clé de répartition, j'ai fait référence à celle qui se trouve dans l'arrêté du Collège réuni du 23 avril 1998. Je peux transmettre ce document à la commission.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

**concernant "la participation du secteur  
limousine au comité consultatif ad hoc".**

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

#### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "le récent accident de vélo  
mortel à Neder-Over-Heembeek".**

*gemeenten die wel in het systeem stappen en de gemeenten die dat niet doen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Slechts 15% van de cheques wordt niet gebruikt. Voor de verdeelsleutel verwijs ik naar het besluit van het Verenigd College van 23 april 1998. Ik kan dat document aan de commissie bezorgen.**

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

**betreffende "de deelname van de limousine-  
sector aan het ad hoc adviescomité".**

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "het recente dodelijke fiets-  
ongeval in Neder-Over-Heembeek".**

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Le 2 novembre dernier, un cycliste expérimenté a été renversé par un camion au carrefour formé par l'avenue des Croix du Feu et la caussée de Vilvorde à Neder-Over-Heembeek. Traînée sur plusieurs mètres et souffrant d'un grave traumatisme crânien, la victime est décédée des suites de ses blessures deux jours plus tard.

Outre la violence de l'accident et son issue dramatique, c'est surtout le fait qu'il se produise sur un passage protégé, avec un cycliste expérimenté, apparemment en droit, qui interpelle.

Le silence médiatique assourdissant qui entoure ce fait divers tragique, de même que les circonstances de l'accident sont totalement effrayants, pour la communauté cycliste notamment. De nombreux accidents se sont déjà produits dans cette zone. C'est d'ailleurs pour cette raison que des aménagements étaient plus que souhaitables : ils étaient vitaux.

D'aucuns pensaient que les infrastructures cyclistes posées il y a deux ans "garantiraient", autant que faire se peut, la sécurité des cyclistes. Force est de constater que ce n'est pas le cas.

Pourriez-vous d'abord préciser les circonstances de l'accident ? Pensez-vous que les infrastructures cyclistes récemment installées sont à mettre en cause dans l'analyse de ce fait tragique ?

Quelles solutions structurelles comptez-vous apporter pour limiter le caractère dangereux de ces différents passages et de cette zone ?

**M. le président.-** Je me vois dans l'obligation de ne pas tenir compte de votre dernière question qui a été retirée par le Bureau élargi.

La parole est à Mme Grouwels.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'enquête du parquet devrait clarifier les circonstances de l'accident en question, mais, selon les premières constatations qui nous ont été transmises par la police concernée, il semblerait que l'accident ait résulté du non-respect d'un feu de signalisation par le cycliste.

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *Op 2 november jongstleden reed een vrachtwagen een fietser omver aan het kruispunt van de Vuurkruisenlaan en de Vilvoordsesteenweg in Neder-Over-Heembeek. De fietser werd verschillende meters over de weg meegesleurd en overleed twee dagen later aan zijn verwondingen.*

*Wat dit dodelijk ongeval nog schrijnender maakt, is dat het plaatsvond op een oversteekplaats voor fietsers en dat het om een ervaren fietser ging, die blijkbaar in zijn recht was.*

*Ook de mediastilte rond dit tragische ongeval is onrustwekkend. Het is niet het eerste ongeval in die buurt. Daarom werden twee jaar geleden een aantal aanpassingen doorgevoerd. Die zouden de veiligheid van de fietsers moeten waarborgen, maar helaas volstaan ze niet.*

*Wat zijn de precieze omstandigheden van het ongeval? Ligt de nieuwe fietsinfrastructuur mede aan de oorzaak van het ongeval?*

*Welke structurele oplossingen overweegt u om de risico's op dit gevaarlijke kruispunt te beperken?*

**De voorzitter.-** Het Uitgebreid Bureau heeft die laatste vraag geschrappt. Ik kan er dus geen rekening mee houden.

Mevrouw Grouwels heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het onderzoek van het parket is nog aan de gang. Volgens de eerste vaststellingen van de politie zou het ongeval te wijten zijn aan het feit dat de fietser een verkeerslicht zou hebben genegeerd.*

*Volgens een getuige zou de vrachtwagenchauffeur het kruispunt bij groen licht zijn overgestoken, wat*

En effet, témoignage à l'appui, le conducteur du camion a, semble-t-il, effectué sa traversée du carrefour sous couvert du feu vert, ce qui le mettrait dès lors hors de cause et attribuerait, de facto, la faute au cycliste. Comme expliqué cependant, cette interprétation reste à considérer au conditionnel.

Au vu de ce qui a été constaté par la police et après confirmation des services de Bruxelles Mobilité concernés, l'aménagement n'apparaît pas comme étant en tout ou partie la cause de cet accident. Toutefois, je demanderai au service concerné de mon administration qu'il se rende sur place afin d'observer les éventuels problèmes de sécurité.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Il y a deux éléments dans cette affaire. Il y a effectivement la question de la responsabilité, de la faute, dans cet accident tragique. L'enquête suit son cours et mon propos n'est pas de polémiquer à ce sujet.

Ma question était motivée par la nécessité d'attirer votre attention sur ce point noir ou les points noirs de cette zone-là. Le problème qui est ici évoqué n'est qu'un des problèmes de la zone. Si la cellule vélo de Bruxelles Mobilité s'intéresse à la question, je pourrais par exemple signaler qu'il y a de réguliers brûlages de feux par des automobilistes qui tournent dans la chaussée de Vilvorde, juste après la station d'essence. Cela met gravement en danger les cyclistes.

On m'a aussi rapporté de graves problèmes au niveau du croisement de l'avenue des Croix du Feu et de l'avenue des Croix de Guerre, où il n'y a pas de signal qui indique que des cyclistes peuvent surgir de la droite. Placer un petit signal clignotant à cet endroit pourrait être judicieux et éviterait des problèmes et des conflits entre usagers. Les aménagements qui ont été faits sur place sont intéressants, mais sont certainement améliorables. Je vous remercie de l'attention que vous et vos services porterez à cette zone.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Vous avez déjà énuméré quelques difficultés. Je voudrais vous demander de nous les transmettre et nous les ajouterons à la demande que j'ai déjà formulée.

*hem dus zou vrijpleiten en de schuld de facto bij de fietser zou leggen.*

*Het ongeval zou dus niet te wijten zijn aan de weginrichting. Ik zal evenwel aan de betrokken diensten van mijn bestuur vragen om ter plaatste na te gaan of er eventueel veiligheidsproblemen zijn.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *De schuldvraag is slechts één aspect in deze zaak.*

*Mijn vraag heeft ook tot doel de zwarte punten in die buurt onder de aandacht te brengen. Het betrokken kruispunt is niet het enige probleempunt. Het gebeurt regelmatig dat automobilisten die de Vilvoordsesteenweg inslaan, door het rood licht rijden. Dat is zeer gevaarlijk voor de fietsers.*

*Er zouden ook heel wat problemen zijn op het kruispunt van de Vuurkruisenlaan en de Oorlogskruisenlaan, waar nergens wordt aangeduid dat er fietsers van rechts kunnen komen. Het plaatsen van een knipperlicht zou de veiligheid aanzienlijk verbeteren.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Als u mij al die problemen schriftelijk meedeelt, zal ik ze aan het bestuur doorgeven.*

---

**M. Arnaud Pinxteren.-** Bien volontiers.

- *L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_

**De heer Arnaud Pinxteren** (*in het Frans*).- *Dat komt in orde.*

- *Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_