



**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 11 JANVIER 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 11 JANUARI 2012**

—

---

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  
Direction 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  
Directie 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**

INTERPELLATIONS	7
- de Mme Brigitte De Pauw	7
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la promotion des transports en commun lors de grands événements".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Brigitte De Pauw.</i>	8
- de M. Emmanuel De Bock	14
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "la réduction de l'intervention dans les abonnements scolaires pour les Bruxellois".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Danielle Caron, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Emmanuel De Bock.</i>	17
- de M. Philippe Pivin	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,	
concernant "l'octroi de cartes Mobib à tous les services de police".	

**INHOUD**

INTERPELLATIES	7
- van mevrouw Brigitte De Pauw	7
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "het promoten van het openbaar vervoer bij grootschalige evenementen".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	8
- van de heer Emmanuel De Bock	14
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de inkrimping van de bijdrage voor de schoolabonnementen van de Brusselaars".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Danielle Caron, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Emmanuel De Bock.</i>	17
- van de heer Philippe Pivin	19
tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
betreffende "de afgifte van Mobibkaarten voor alle politiediensten".	

<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	20	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	20
- de M. Philippe Pivin	23	- van de heer Philippe Pivin	23
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 "des problèmes techniques, sur du matériel installé par la société Astrid, rencontrés par le personnel de la STIB".		betreffende "de technische problemen ervaren door het MIVB-personeel bij gebruik van het materiaal van ASTRID".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.</i>	24	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.</i>	24
- de M. Jef Van Damme	25	- van de heer Jef Van Damme	25
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 "le succès des portillons d'accès".		betreffende "het succes van de toegangspoortjes".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Jef Van Damme.</i>	27	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Jef Van Damme.</i>	27
QUESTIONS ORALES	35	MONDELINGE VRAGEN	35
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	35	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	35
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 "le suivi et la coordination des différentes mesures de gestion environnementale des flottes de taxis par la		betreffende "de follow-up en coördinatie van de verschillende maatregelen voor het ecologisch beheer van de taxivloten via de	

promotion des technologies d'électromobilité".	40	bevordering van technieken inzake elektromobiliteit".	40
- de Mme Marion Lemesre  à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les mesures prises contre le risque de crues le long du canal de Bruxelles".	40	- van mevrouw Marion Lemesre  aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de maatregelen tegen overstromingsgevaar langs het Brussels kanaal".	40
- de Mme Marion Lemesre  à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "les affaissements de voirie".	43	- van mevrouw Marion Lemesre  aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de wegverzakkingen".	43
- 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 "la procédure de désignation d'un nouveau directeur général à la STIB".	46	- van mevrouw Béatrice Fraiteur  aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de procedure voor de aanwijzing van een nieuwe directeur-generaal bij de MIVB".	46
- de M. Aziz Albishari  à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,  concernant "le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles".	49	- van de heer Aziz Albishari  aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,  betreffende "de heraanleg van de Bareel van Sint-Gillis".	49
- de Mme Caroline Désir  à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	52	- van mevrouw Caroline Désir  aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	52

---

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'abonnement J".		belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het J-abonnement".	
- de Mme Béatrice Fraiteur	55	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	55
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les conclusions de l'enquête de satisfaction de la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de conclusies van het tevredenheidsonderzoek van de MIVB".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	56	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	56
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la préparation de la Région bruxelloise aux transferts de compétences relatives au contrôle des normes techniques des véhicules".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de voorbereiding van het Brussels Gewest op de overdracht van de bevoegdheden voor de technische controle van de voertuigen".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	57	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le protocole de traitement des véhicules hors d'usage de la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het protocol voor de behandeling van de afgedankte voertuigen van de MIVB".	
- de Mme Françoise Schepmans	57	- van mevrouw Françoise Schepmans	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le soutien de la STIB au projet Cityski".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de steun van de MIVB voor het project Cityski".	

---

*Présidence : Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter*

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

**concernant "la promotion des transports en commun lors de grands événements".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *La pression automobile est telle dans cette Région que l'objectif ambitieux de réduire le trafic de 20% d'ici 2018 ne pourra être atteint sans prendre une vaste palette de grandes et petites mesures.*

*Ainsi, pour diverses activités d'envergure, un pass gratuit 'partiel' est prévu pour les transports en commun. Une autre initiative est l'opération Event Pass, fruit d'une collaboration structurelle entre la STIB et Forest National : le prix de la place de concert comprend un trajet aller-retour sur le réseau de la STIB. Il est dès lors essentiel que l'offre soit suffisante, aussi après les concerts. Et c'est là que le bât blesse.*

*Quelles initiatives la STIB prend-elle pour collaborer sur une base structurelle avec les divers organisateurs d'événements culturels et salles de concert ? Comment obtenir un accord entre la STIB et l'organisateur pour une série de grands événements ?*

*Existe-t-il des initiatives similaires pour les*

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

**betreffende "het promoten van het openbaar vervoer bij grootschalige evenementen".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** De verkeersdruk in het gewest is heel hoog en het is goed dat de regering dat probleem wil indijken. De ambitieuze doelstelling van 20% minder personenwagenverkeer tegen 2018, zoals gestipuleerd in het Iris 2-plan, lijkt alleen haalbaar als er een brede waaier van grote en kleine maatregelen wordt genomen.

Zo wordt bij diverse grootschalige activiteiten in een 'deels' gratis pas voor het openbaar vervoer voorzien. Denken we maar aan het gratis vervoer voor bezoekers van Couleur Café of in het kader van het Klarafestival, de Nuit Blanche enzovoort.

Er bestaat nog een initiatief dat in deze strategie kadert, de zogenaamde Event Pass. Die pas is het resultaat van een structurele samenwerking tussen de MIVB en Vorst Nationaal: in de prijs van het concertticket is een heen- en weerticket op het MIVB-net inbegrepen. Daarbij is het van essentieel belang dat er niet enkel voldoende aanbod voor de heenreis is. Er moeten uiteraard ook nog voldoende trams en bussen rijden na de optredens. En daar

*manifestations sportives ? Si oui, lesquelles ?*

*Dispose-t-on d'un cadre uniforme concernant le prix, la régularité et le temps de voyage de l'offre de la STIB lors de grands événements ?*

*Comment l'information au sujet des possibilités de transport en commun circule-t-elle et comment en fait-on la promotion auprès des organisateurs d'événements ? Comment communique-t-on avec les voyageurs, dans et en dehors de la Région ?*

*Collabore-t-on avec la SNCB, De Lijn et les TEC pour renforcer l'attractivité des transports en commun ? Si oui, comment ? Si non, quelles initiatives seront-elles prises à l'avenir ?*

*Cette offre sera-t-elle intégrée au service régulier ou s'agira-t-il d'une offre supplémentaire ?*

#### *Discussion*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Les grands événements qui dépendent d'organismes privés sont réglés, me semble-t-il, par le contrat de gestion de la STIB ou par l'ordonnance STIB.

Existe-t-il un plan d'ensemble pour les grands événements et les transports en commun ? Une concertation structurelle existe-t-elle avec des acteurs comme la Ville de Bruxelles ? Celle-ci organise en effet de nombreux événements sur son territoire, au point d'aboutir quasiment à une

loopt het nu en dan wel eens fout.

Welke initiatieven neemt de MIVB om op structurele basis samen te werken met diverse organisatoren van culturele evenementen en met concertzalen? Ook op gemeentelijk vlak worden heel wat initiatieven georganiseerd. Op welke wijze kan er voor een aantal grote evenementen een akkoord worden bereikt tussen de inrichter en de MIVB?

Bestaan er gelijkaardige initiatieven rond sportmanifestaties? Zo ja, welke?

Bestaat er een eenduidig kader wat betreft de kostprijs, de regelmaat en de reistijd van het MIVB-aanbod bij grootschalige evenementen? Het is belangrijk om zo duidelijk mogelijk te communiceren over de voorwaarden.

Op welke wijze wordt er informatie verstrekt over de mogelijkheden van het openbaar vervoer en hoe wordt er promotie gevoerd ten aanzien van de organisatoren van evenementen? Hoe wordt er met de reizigers gecommuniceerd, zowel binnen als buiten het gewest?

Wordt er samengewerkt met de NMBS, De Lijn en de TEC om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer nog te vergroten? Zo ja, over welke initiatieven gaat het? Zo nee, welke initiatieven zal men in de toekomst nemen?

Zal dit aanbod in de reguliere dienstregeling worden geïntegreerd of wordt er in extra aanbod voorzien?

#### *Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *In de beheersovereenkomst van de MIVB staat een regeling voor grote privé-evenementen. Bestaat er een globaal plan met betrekking tot het openbaar vervoer bij grote evenementen? Is er op systematische basis overleg met Brussel-Stad die de gastheer is voor zoveel evenementen op zijn grondgebied dat men haast van een soort "Disneyland" kan spreken?*

*Dit leidt soms tot praktische problemen voor het*

"dysneylandisation" de la ville, qui met en avant des grands événements destinés à un public occasionnel, parfois au détriment des fonctions habituelles de la ville.

Cette situation pose une première question en termes d'accessibilité en transports en commun. Il arrive en effet qu'un événement tel que la "Balloon's Day Parade" coupe la ville en deux et que les transports en commun de surface ne puissent plus relier le haut et le bas de la ville, ce qui pose des problèmes aux usagers. C'est donc l'organisation même du réseau qui est perturbée en cas d'organisation de grands événements. Une concertation est-elle prévue dans de telles situations ?

Par ailleurs, existe-t-il un plan d'ensemble, étant donné la multiplication de ce type d'événements ? Une réflexion est-elle menée pour éviter de handicaper la mobilité tout en proposant une offre adaptée ? Il faut bien entendu inciter les personnes qui fréquentent ces grands événements à privilégier les transports en commun.

La STIB ne pourrait-elle envisager de renforcer son service lors des dimanches de soldes, qui génèrent un afflux important de visiteurs dans le centre-ville, en les calquant par exemple sur les fréquences du samedi ? Il serait intéressant que la STIB développe une politique globale par rapport à ce type de questions.

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *La précédente majorité a approuvé une ordonnance stipulant que tous les grands événements doivent faire l'objet d'un plan de déplacements événementiels.*

*(poursuivant en français)*

C'est le gouvernement actuel qui, en avril 2011, a décidé de ne pas l'exécuter. Les organisateurs d'événements tels que Plaisirs d'hiver et le Balloon's Day Parade, par exemple, auraient dû prendre des initiatives pour déposer un plan de déplacements événementiels. Cependant comme l'article dans l'ordonnance qui le prévoit n'a pas reçu d'arrêté d'exécution, il n'y a évidemment pas d'obligation pour ces organisateurs de le faire !

*openbaar vervoer. Zo gebeurt het dat bijvoorbeeld Balloon's Day Parade de stad opdeelt en het bovengronds openbaar vervoer niet van het ene stadsdeel naar het andere kan rijden.*

*Wordt er voor zo'n gelegenheden een aangepast aanbod uitgewerkt om de mobiliteit te blijven garanderen? Het is immers net bij dergelijke gelegenheden dat het gebruik van openbaar vervoer moet aangemoedigd worden.*

*Kan de MIVB tijdens de zondagse koopdagen haar dienstverlening niet opvoeren en bijvoorbeeld het zaterdagse uurrooster overnemen?*

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

**De heer Jef Van Damme.-** De vorige meerderheid heeft een ordonnantie goedgekeurd die bepaalt dat er voor alle grote evenementen een evenementenvervoersplan moet worden opgesteld.

*(verder in het Frans)*

*De regering heeft echter in april 2011 beslist om die ordonnantie niet uit te voeren. De organisatoren van evenementen zoals Winterpret of de Balloon's Day Parade hadden normaal gezien een evenementenvervoersplan moeten indienen, maar omdat voor het bewuste artikel in de ordonnantie geen uitvoeringsbesluit is genomen, vervalt die verplichting.*

*(verder in het Nederlands)*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il existe donc bel et bien une obligation légale d'élaborer un plan de déplacements événementiels, mais la disposition en question doit être activée par un arrêté d'exécution. Dans un arrêté du gouvernement d'avril 2011, le secrétaire d'État De Lille a même décidé de reporter ce plan.*

*Quand donc le gouvernement exécutera-t-il l'ordonnance ?*

*(poursuivant en français)*

Exécutez plutôt les ordonnances votées par la majorité précédente et vous aurez une solution à tous vos problèmes.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *La STIB mène depuis plusieurs années une politique de collaboration réelle avec tous les organisateurs de grands événements. Cette politique n'est pas pénalisée par l'absence d'un arrêté d'exécution de l'ordonnance.*

*En fonction de l'accord, la collaboration inclut diverses facettes. Il sera tantôt question d'une collaboration intense sous la forme d'un ticket combiné, tantôt d'une offre renforcée.*

*La STIB s'adresse aussi directement aux organisateurs afin de déterminer, le plus tôt possible, l'offre de transport la plus pertinente et d'envisager une compensation à l'éventuel renforcement de cette offre. Pour le reste, la STIB se base sur la liste d'événements de Bruxelles Mobilité et de la police pour adapter ou renforcer son offre aux endroits nécessaires.*

*(poursuivant en français)*

C'est un peu moins le cas lors des soldes, où les déplacements sont moins concentrés et davantage étalés dans le temps. De plus, pour les soldes, on peut compter sur les centres commerciaux, les gares, la possibilité de se déplacer à pied. Les gens ne dépendent alors pas uniquement de nos transports en commun.

Er bestaat vandaag dus wel degelijk een wettelijke verplichting om een evenementenvervoersplan op te stellen, maar de betreffende bepaling uit de ordonnantie moet dan wel geactiveerd worden door een uitvoeringsbesluit. Voor een evenement als Winterpret is de organisator ons welbekend. Staatssecretaris De Lille heeft echter nog altijd geen uitvoeringsbesluit genomen en heeft in een regeringsbesluit van april 2011 zelfs beslist om het evenementenvervoersplan uit te stellen.

Wanneer zal de regering de ordonnantie over het evenementenvervoersplan uitvoeren?

*(verder in het Frans)*

*Al die problemen kunnen worden opgelost door de ordonnanties van de vorige meerderheid uit te voeren.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De MIVB hanteert op het vlak van grote evenementen al verscheidene jaren een samenwerkingsbeleid. Ze gaat op zoek naar een echte samenwerking met organisatoren van alle types van grote evenementen, zoals sportwedstrijden en culturele evenementen. Dat beleid van de MIVB staat los van het uitblijven van een uitvoeringsbesluit voor de ordonnantie. We kunnen staatssecretaris De Lille eraan herinneren dat hij het uitvoeringsbesluit nog moet opstellen. Het is echter minder noodzakelijk geworden aangezien de MIVB al stappen zet in die richting.

Zo heeft de MIVB al akkoorden gesloten met onder meer Couleur Café en de 20 km door Brussel. Afhankelijk van de overeenkomst omvat de samenwerking verschillende facetten. In bepaalde gevallen is er sprake van een verregaande samenwerking in de vorm van een gecombineerd ticket, zoals in het voorbeeld van Vorst Nationaal. In andere gevallen gaat het enkel om een versterkt aanbod.

De MIVB wacht de vragen van de organisatoren niet af, en stapt ook zelf naar hen toe. De bedoeling is om in een zo vroeg mogelijk stadium samen het best mogelijke vervoersaanbod te bepalen en te bekijken hoe de organisator de eventuele versterking van het aanbod kan compenseren. De

*(poursuivant en néerlandais)*

*Comme prévu dans le contrat de gestion, la STIB établit à chaque fois une analyse de l'offre supplémentaire, des frais supplémentaires engendrés et des recettes supplémentaires attendues. Si ces recettes ne correspondent pas aux coûts, la STIB tente de conclure une convention avec l'organisateur dans le but de compenser la différence. Dans certains cas, la Région intervient elle-même. En 2011, elle est intervenue à cinq reprises pour un total d'environ 39.000 euros. Lorsque l'événement est gratuit pour le public, l'offre de transport supplémentaire n'est pas répercutée sur l'organisateur. Dans le cas d'événements commerciaux, on convient que le ticket d'entrée est augmenté d'environ un euro pour les transports en commun.*

*Les grands événements locaux peuvent également bénéficier d'une offre supplémentaire de transport en commun.*

*La STIB réalise un travail sur mesure sur la base de divers éléments, comme la proximité des lignes existantes par rapport au lieu de l'événement.*

*Le nombre de visiteurs, leur comportement prévisible et la nature de l'événement influencent également l'offre de transport et les mesures de sécurité à prendre.*

*Par ailleurs, la STIB demande systématiquement aux organisateurs avec lesquels elle collabore d'établir un plan de communication sur la mobilité. Nous n'avons donc pas attendu l'arrêt d'exécution pour ce faire.*

*(Remarques de M. Jef Van Damme)*

*En général, les organisateurs mentionnent comment accéder à l'événement en transports publics via leurs différents canaux de communication. La STIB fait de même, l'objectif étant toujours de veiller à ce que les visiteurs soient suffisamment informés et optent pour les transports en commun. Une offre de transport suffisante est également prévue pour le voyage retour.*

*Actuellement, la STIB collabore avec la SNCB dans le cadre des "B-Excursions". Cette collaboration, qui permet aux voyageurs de combiner le réseau ferroviaire et celui de la STIB, va même encore*

MIVB baseert zich op de lijst met evenementen van Mobiel Brussel en van de politie om haar aanbod waar nodig aan te passen of te versterken. Dat is bijvoorbeeld het geval bij grote voetbalwedstrijden.

*(verder in het Frans)*

*De situatie ligt iets anders in de koopjesperiode, wanneer de verplaatsingen minder geconcentreerd zijn en meer in de tijd gespreid zijn en er ook andere vervoersmiddelen kunnen gebruikt worden.*

*(verder in het Nederlands)*

De MIVB maakt, zoals bepaald in het beheerscontract, bij elke overeenkomst een analyse van het bijkomende aanbod, de bijhorende extra kosten en de te verwachten hogere inkomsten. Als de extra inkomsten niet in evenwicht zijn met de extra kosten, dan probeert de MIVB met de organisator een conventie af te sluiten om het verschil te compenseren. Het extra aanbod moet immers altijd door iemand worden gefinancierd. Het gewest financiert in bepaalde gevallen zelf de extra kosten. In 2011 kwam het gewest bijvoorbeeld vijf keer tussen, voor een totaalbedrag van zo'n 39.000 euro.

Een concreet voorbeeld: voor de Jazz Marathon, een festival dat gratis is voor het publiek, heeft de MIVB extra openbaar vervoer ingezet dat niet op de organisator van het evenement werd verhaald. Voor commerciële evenementen zoals Couleur Café is de afspraak dat er in het toegangsticket ongeveer 1 euro extra is inbegrepen voor het openbaar vervoer.

Wat het extra openbaar vervoer voor gemeentelijke evenementen betreft, kunnen we het voorbeeld geven van Nuit Blanche, een evenement van de stad Brussel. Omdat dat evenement voor iedereen gratis toegankelijk is, is de MIVB tussengekomen en zijn er geen extra kosten aangerekend. Ook grote lokale evenementen kunnen dus in aanmerking komen voor extra openbaar vervoer.

De MIVB hanteert geen gestandaardiseerde aanpak omdat elk evenement anders is. Er wordt als het ware steeds op maat gewerkt. Zo speelt onder meer de locatie een rol. Vindt het evenement al dan niet plaats in de nabijheid van bestaande voorzieningen voor openbaar vervoer?

*plus loin pour des événements spécifiques, surtout de très grande ampleur.*

*Concernant l'arrêté d'exécution relatif au plan de déplacements événementiels, j'indiquerai à nouveau au secrétaire d'État De Lille, compétent en la matière, que M. Van Damme demande sa mise en œuvre.*

Er wordt ook rekening gehouden met het aantal bezoekers, hun te verwachten gedrag en de aard van het evenement. Dat heeft dan weer gevolgen voor het aanbod en eventueel ook voor de te nemen veiligheidsmaatregelen. Een evenement als de Nuit Blanche, waarbij er een hele avond en nacht in vervoer moet worden voorzien, vergt een heel andere aanpak dan een concert in het Koning Boudewijnstadion. In dat geval moet het openbaarvervoersaanbod slechts worden verruimd op één plaats en op één tijdstip, namelijk na afloop van het concert.

De MIVB vraagt systematisch aan de organisatoren waarmee ze samenwerkt, om een communicatieplan rond mobiliteit op te maken. Men heeft daarvoor dus niet gewacht op het uitvoeringsbesluit.

*(Opmerkingen van de heer Jef Van Damme)*

Over het algemeen vermelden de organisatoren hoe men het evenement met het openbaar vervoer kan bereiken, en dit via al hun communicatiekanalen: website, tickets, flyers enzovoort.

Ook de MIVB gebruikt al haar communicatiekanalen om het mobiliteitsaspect van het evenement zo goed mogelijk bekend te maken. De doelstelling is altijd dezelfde: ervoor zorgen dat de bezoekers voldoende informatie hebben en uiteindelijk opteren voor het openbaar vervoer. Ook voor de terugreis wordt er gezorgd voor voldoende openbaarvervoersaanbod.

De MIVB werkt momenteel samen met de NMBS in het kader van de zogenaamde B-Dagtrips. Die stellen reizigers in staat om zowel van het spoor als van het MIVB-net gebruik te maken. Voor specifieke en vooral heel grote evenementen, bijvoorbeeld een concert van U2 of het festival Couleur Café, gaat de samenwerking met de NMBS nog een stuk verder.

Voor het uitvoeringsbesluit over het evenementenvervoersplan is staatssecretaris Bruno De Lille bevoegd. Ik zal er hem nog nogmaals op wijzen dat de heer Jef Van Damme vraagt om werk te maken van het uitvoeringsbesluit.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *C'est une bonne chose que la STIB s'inquiète de savoir si l'événement pour lequel elle élargit son offre est gratuit. Pour des événements commerciaux, on peut répercuter le coût sur les tickets d'entrée. J'encourage la ministre à poursuivre cette politique.*

*Il n'est pas sans intérêt de vérifier qui est l'organisateur de l'événement. Je comprends que la Région conclue des accords avec la STIB dans le cadre d'événements qui concernent tous les Bruxellois. Je suis moins enthousiaste en ce qui concerne des initiatives organisées par les communes.*

*Dans ma commune, un échevin qui organise diverses initiatives a pu décrocher un tarif avantageux grâce à ses relations privilégiées avec la STIB. Pour les initiatives d'autres échevins, le prix double subitement !*

*J'insiste dès lors pour que le secrétaire d'État M. De Lille prenne l'arrêté d'exécution de l'ordonnance. Il s'agit d'appliquer une politique plus uniforme vis-à-vis des pouvoirs locaux, sans traitement de faveur, et d'adopter un règlement clair.*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Je suis d'accord avec vous. On ne peut agir à la tête du client. Le rôle des transports publics en cas de grands événements sera certainement abordé dans le cadre de l'élaboration du prochain contrat de gestion. Je veillerai à ce que l'on tienne compte de votre remarque.*

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Het is goed dat de MIVB nagaat of het evenement waarvoor ze haar aanbod uitbreidt, al dan niet gratis toegankelijk is. Voor commerciële evenementen kan men de kostprijs verrekenen in de toegangstickets. Jongeren zijn zeker bereid om te betalen, als ze maar op een comfortabele manier op het evenement in kwestie geraken. Ik vind dat een goede oplossing. Ik wil de minister vooral aanmoedigen om dat beleid voort te zetten.

Het is niet onbelangrijk om na te gaan wie de inrichter van de evenementen is. Het gewest draagt bij aan heel wat grootschalige initiatieven, zoals de Brussels Jazz Marathon. Ik begrijp dat het gewest daarover een overeenkomst sluit met de MIVB aangezien het bedoeld is voor alle inwoners van het gewest. Ik heb er echter wel moeite mee als het gaat om initiatieven georganiseerd door de gemeenten.

Mijn opmerking is ingegeven door wat ik in mijn eigen gemeente heb vastgesteld. Een schepen die er een aantal initiatieven organiseert, heeft door zijn bevoorrechte relatie met de MIVB een voordeeltarief in de wacht kunnen slepen. De prijs voor extra vervoer verdubbelt plots als het gaat om initiatieven van een andere schepen, die geen bevoorrechte relatie heeft met de MIVB!

Ik dring er bijgevolg op aan dat staatssecretaris Bruno De Lille het uitvoeringsbesluit voor de ordonnantie neemt. Zo kan men ten aanzien van de lokale besturen een eenduidiger beleid voeren en kan vermeden worden dat een aantal evenementen een voorkeursbehandeling krijgen. Er moet een duidelijk reglement worden opgesteld. Ik betreur de opmerking van de heer Van Damme dat dat in de vorige legislatuur niet is gebeurd. Ik hoop in elk geval dat de minister aan dergelijke wanpraktijken een einde kan stellen en dat er een reglement komt.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Mevrouw De Pauw, ik ben het met u eens. Er mag zeker niet 'à la tête du client' worden gewerkt. Zelfs de indruk daarvan mag niet ontstaan. De rol van het openbaar vervoer bij grootschalige evenementen zal zeker deel uitmaken van de volgende beheersovereenkomst. De MIVB zal daarover zelf duidelijkheid moeten scheppen. Ze wil dat ook. Een

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. DE BOCK

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

**concernant "la réduction de l'intervention  
dans les abonnements scolaires pour les  
Bruxellois".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Cela n'aura duré que trois petites années. Il faut relire les débats parlementaires de la Communauté française et autres déclarations de 2008 : le gouvernement PS-cdH-Ecolo de la Communauté française se réjouissait de cette mesure qui "présERVE le pouvoir d'achat des familles tout en favorisant la mobilité et le développement durable" et "participe indéniablement à la démocratisation de l'accès aux études".

Il y a à peine un an, le 7 septembre 2010, le gouvernement déclarait encore "souhaiter bien entendu poursuivre les efforts entrepris afin de réduire encore davantage le coût indirect des études", envisageant même d'atteindre la gratuité.

Chaque année, 18,6 millions d'euros, soit à peine 0,2% du budget de dépenses de 9,1 milliards d'euros pour la Communauté française, permettaient à 70.000 Bruxellois et 110.000 Wallons de bénéficier d'une intervention financière pour la moitié de leur abonnement STIB ou TEC.

Depuis trois ans, tous les enfants bruxellois et wallons fréquentant une école de la Communauté française bénéficiaient de la même intervention. Ce

goed overleg tussen stad, gemeente en openbaar vervoer is inderdaad heel belangrijk. Ik zal ervoor zorgen dat er met uw opmerkingen rekening wordt gehouden bij de opmaak van het volgende beheerscontract.

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

**betreffende "de inkrimping van de bijdrage  
voor de schoolabonnementen van de  
Brusselaars".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock** (*in het Frans*).- *Nog maar drie jaar geleden was de PS-cdH-Ecolomeerderheid binnen de Franse Gemeenschap bijzonder verheugd dat ze een bijdrage kon leveren tot het behoud van de koopkracht van de gezinnen, tot duurzame mobiliteit en tot en de democratisering van het onderwijs.*

*Op 7 september 2010 overwoog de regering zelfs gratis openbaar vervoer voor scholieren.*

*Elk jaar kwam de Franse Gemeenschap voor de helft tussen in de kosten van het MIVB- of TEC-abonnement van 70.000 Brusselaars en 110.000 Walen. Hiervoor werd een bedrag van 18,6 miljoen euro uitgetrokken of amper 0,2% van de begroting van de Franse Gemeenschap.*

*Drie jaar lang genoten alle Brusselse en Waalse kinderen die naar een Franse gemeenschapsschool gaan, dezelfde tussenkomst. Dat is nu afgelopen. De Franse Gemeenschap gooit de bal nu in het kamp van het Waals en Brussels Gewest.*

*Dat kost Brussel proportioneel veel meer dan Wallonië, minimum 7 miljoen euro, en zal bovendien leiden tot een communautaire angel.*

ne sera plus du tout le cas demain. En abandonnant cette mesure, la Communauté française force la Région wallonne et la Région bruxelloise à la reprendre à leur charge.

Selon mes calculs, cette mesure coûtera proportionnellement beaucoup plus cher au budget bruxellois (sept millions d'euros minimum), qu'au budget wallon. Elle devrait en outre poser un problème communautaire là où il n'y en avait pas auparavant.

En effet, si c'est la Région qui reprend cette intervention, il faudra se conformer au droit européen, ce qui pourrait obliger Bruxelles à accorder cet avantage non seulement aux Bruxellois, mais aussi à tout demandeur wallon et flamand, puisqu'il est interdit de discriminer positivement ou négativement sur la base du lieu de résidence.

Le gouvernement wallon aurait déjà prévu une dotation complémentaire à la SDRWT (Société régionale wallonne du transport) pour financer la mesure. Mais à Bruxelles, la STIB est incapable d'assumer une telle charge.

En effet, les sept millions d'euros représentent plus de 15% de sa dotation pour tarifs préférentiels et 4,2% de ses recettes dites directes, les ventes étant estimées à 165 millions d'euros.

De fait, si la mesure est "régionalisée", elle pose également la question du statut des enfants inscrits dans l'enseignement néerlandophone. Le but n'est pas de susciter un débat communautaire puisque des francophones et des néerlandophones sont inscrits dans les écoles néerlandophones, mais il faut tenir compte de tous ces enfants.

Le coût global oscillerait ainsi vraisemblablement entre sept et neuf millions d'euros. En comptant les élèves de l'enseignement supérieur néerlandophone, c'est plus de deux millions d'euros qui seraient nécessaires. En clair 7% du refinancement de Bruxelles part en fumée d'un coup, soit neuf millions des 134 millions d'euros obtenus en 2012 - si toutefois ces chiffres sont toujours valables et l'on connaît les réserves de la Cour des comptes à ce sujet.

J'ai lu avec stupeur dans Le Soir de ce matin, que le cdH qui a, par ailleurs, voté la mesure à la

*Als het gewest de kosten op zich neemt, is het Europees recht van kracht en is Brussel verplicht niet alleen Brusselaars maar ook Vlamingen en Walen dat voordeel te bieden, vermits discriminatie op grond van woonplaats verboden is.*

*De Waalse regering heeft al in een bijkomende dotatie voor de SDRWT (Société régionale wallonne du transport) voorzien, maar in Brussel kan dat niet. Voor de MIVB betekent 7 miljoen euro immers meer dan 15% van haar dotatie voor voorkeurstarieven en 4,2% van haar rechtstreekse inkomsten.*

*Bovendien veroorzaakt de maatregel ook problemen voor kinderen die in het Nederlandstalig onderwijs zijn ingeschreven en het is niet de bedoeling een communautair debat op gang te brengen.*

*De volledige kostprijs is op 7 à 9 miljoen euro geraamd. Op die manier gaat zo'n 7% van de herfinanciering van Brussel voor 2012 al in rook op.*

*Volgens Le Soir zou het cdH al gevraagd hebben de maatregel in te trekken, al heeft die partij ze mee goedgekeurd en de amendementen van de oppositie verworpen.*

*Dat is toch wel enigszins schizofreen en hypocriet.*

*De minister stelde in november dat het onderwerp binnen de regering zou worden besproken.*

*Welk standpunt neemt de Brusselse regering in? Ik las dat ze al in 1 à 1,5 miljoen euro zou voorzien hebben om eventuele problemen op te vangen.*

*Komt het gewest tussen om de afgeschafte maatregel te compenseren? Heeft de minister hierover al met de Franse Gemeenschap overleg gepleegd? De maatregel zou volgens de minister zijn opgedrongen, maar nu blijkt dat sommige Brusselse ministers die in de regering van de Franse Gemeenschap zetelen, ervan op de hoogte waren.*

*Hoe zal de zaak in Brussel geregeld worden? Hoe wordt de overgang van het ene naar het andere systeem georganiseerd?*

*Er bestaan immers maandelijkse en jaarlijkse*

Communauté française mais qui a également rejeté les amendements de l'opposition MR/FDF à la Communauté française, demande aujourd'hui que cette fameuse décision qu'ils ont votée soit retirée.

Il me semble que l'on a affaire à une formation politique schizophrène ! Je ne sais pas exactement ce qu'il se passe, mais il y a visiblement beaucoup d'hypocrisie ici. Par conséquent, j'aimerais interroger la ministre sur cette mesure qui touche au portefeuille de toutes les familles bruxelloises.

Lors de la question d'actualité sur le sujet, développée le 18 novembre dernier, la ministre a déclaré que cette question allait être discutée très prochainement au sein du gouvernement. Quelques semaines se sont écoulées depuis lors et le gouvernement devrait avoir entre-temps évoqué ce dossier et fixé sa position.

Dès lors, pourriez-vous exposer la position prise par le gouvernement ? J'ai cru lire qu'une petite partie du budget, un million ou un million et demi, avait été prévu pour faire face à d'éventuels problèmes.

Une intervention de la Région est elle prévue pour compenser la suppression de la prise en charge par la Communauté française ? Avez-vous pris, depuis lors, des contacts avec vos homologues de la Communauté française ? Vous aviez dit à l'époque que l'on vous avait imposé la décision. Or, on se rend compte aujourd'hui que certains ministres bruxellois siégeant au gouvernement de la Communauté française étaient au courant.

Dans l'affirmative, quelles seront les modalités d'application de la mise en œuvre d'une telle mesure au niveau bruxellois ? Quel public sera concerné ? Comment la transition d'un système à l'autre sera-t-elle organisée ?

En effet, il faut savoir qu'il existe à la fois des abonnements mensuels et des abonnements annuels. Je ne voudrais pas alerter inutilement les familles mais, concrètement, la question se posera à partir du 30 juin 2012.

En effet, la mesure est financée jusqu'à cette date par la Communauté française. Cela prend donc en compte la date d'expiration des abonnements mensuels. En revanche, un problème se posera dès le 1er juillet 2012. On connaît les files d'attente et

*abonnements. Op 30 juni 2012 moet er een regeling zijn. Tot die datum betaalt immers de Franse Gemeenschap. De burgers zijn vanzelfsprekend bezorgd voor hun gezinsbudget, zeker nu de federale regering allerlei besparingen en bijkomende lasten in petto heeft.*

l'angoisse des familles quant à l'élaboration de leur propre budget, d'autant que le gouvernement fédéral n'a pas été avare en termes de coupes budgétaires et d'impôts supplémentaires.

*Discussion*

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.**- Notre groupe défend une mobilité qui soit, sinon gratuite, la moins chère possible. Et cela ne vaut pas seulement pour les abonnements scolaires. L'objectif est de réduire les pollutions, mais également de permettre aux automobilistes de circuler. Car le manque de transports publics et de mobilité douce entraîne la congestion généralisée de la ville.

Notre groupe avait demandé que soit annulée la décision prise par le gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles de supprimer ces réductions tarifaires.

Le gouvernement bruxellois et celui de la Fédération Wallonie-Bruxelles se sont-ils réellement concertés ?

Des démarches ont-elles été entreprises ? Le cas échéant, lesquelles ?

Pouvons-nous rassurer les parents, les étudiants et tous les détenteurs d'abonnements scolaires ?

Ne pourrions-nous pas répercuter les coûts de pollution des grosses cylindrées afin d'en faire bénéficier ceux qui adoptent des modes de locomotion plus doux ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- À ce jour, le gouvernement de la Communauté française ne m'a pas encore communiqué, ni officiellement, ni directement, ses intentions quant à l'intervention dans les abonnements scolaires de la STIB pour l'année scolaire 2012-2013.

Le gouvernement a donc décidé le 8 décembre 2011 de ne pas augmenter ou indexer les abonnements scolaires. Cependant, il a été convenu d'utiliser intégralement les recettes supplémentaires

*Bespreking*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *Mijn fractie pleit voor een zo goedkoop mogelijke mobiliteit. Dat geldt echter niet alleen voor de schoolabonnementen. Doel is de vervuiling te verminderen, maar ook om het autoverkeer vlot te houden. Een gebrek aan openbaar vervoer en zachte mobiliteit leidt tot een algemene verkeerscongestie.*

*Wij betreuren dan ook dat de Fédération Wallonie-Bruxelles heeft beslist om de kortingen af te schaffen.*

*Hebben de Brusselse regering en de regering van de Fédération Wallonie-Bruxelles hierover overleg gepleegd?*

*Welke stappen zijn er ondernomen?*

*Kunt u alle ouders, studenten en houders van een schoolabonnement geruststellen?*

*Kunnen wij grote wagens niet meer belasten en die middelen gebruiken ten voordele van diegenen die voor een zachtere verplaatsingswijze opteren?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *De regering van de Franse Gemeenschap heeft mij nog niet officieel meegedeeld wat ze van plan is met de subsidiëring van de schoolabonnementen van de MIVB voor het schooljaar 2012-2013.*

*De regering heeft dan ook beslist op 8 december 2011 om de prijs van deze abonnementen niet te verhogen of te indexeren. De bijkomende inkomsten door de algemene*

par rapport à l'augmentation du tarif global de 4,58% pour 2012 afin de diminuer les tarifs des abonnements scolaires dans le courant du premier semestre de 2012, en tenant compte de l'issue de la concertation toujours en cours avec les Communautés.

Pour être sincère, il faudrait neuf millions d'euros pour atteindre cet objectif et nous n'avons, à l'heure actuelle, qu'approximativement un million de recettes supplémentaires. Nous sommes toujours en concertation avec les Communautés pour parvenir à un accord négocié.

À cette fin, je demanderai d'étudier l'impact des éventuelles modifications des interventions des Communautés dans le coût des abonnements scolaires et d'étudier également dans quelle mesure et de quelle manière la Région peut, le cas échéant, prendre des mesures compensatoires.

**Mme le présidente.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock.**- Je voudrais attirer l'attention de la ministre sur le fait que, même si elle n'a pas encore été avertie, toutes les mesures du gouvernement wallon et de la Communauté française qui ont un impact indirect sur le budget de la Région bruxelloise ne doivent pas faire l'objet d'un avertissement en bonne et due forme. Le simple vote de ce budget et les informations que tant l'opposition que la majorité vous transmettent doivent suffire à vous mobiliser.

Je connais votre abnégation et votre courage pour imposer vos idées. Dans l'intérêt des Bruxellois, qui sont les habitants les plus pauvres du pays, il s'impose de ne pas reporter cette charge sur le budget régional. Même en affectant une partie des nouvelles recettes - vous parlez de l'ordre de 1 million d'euros - cela correspondrait dans le meilleur des cas à environ 15 euros par abonnement scolaire. Il s'agit donc d'une perte finale de 135 euros par enfant par rapport à l'année passée. Tout simplement parce que la Communauté française fait ses économies sur le dos de la Région bruxelloise.

Je vous mets en garde et vous presse, depuis l'opposition, à mener ce combat. Du reste, peut-être que ma collègue Mme Caron, qui a choisi la mobilité douce tout comme son groupe tente de supprimer la mesure en douce, pourrait convaincre

*tariefverhoging met 4,58% zullen we in het eerste semester van 2012 gebruiken om de prijs van het schoolabonnement laag te houden.*

*De hele operatie zou 9 miljoen euro kosten. We rekenen momenteel op een meeropbrengst van slechts 1 miljoen, maar ik hoop dat het overleg met de gemeenschappen iets oplevert.*

*Ik laat dan ook bestuderen welke gevolgen eventuele veranderingen in het beleid van de gemeenschappen zouden hebben op de prijs van de schoolabonnementen en welke compenserende maatregelen het gewest eventueel kan treffen.*

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

**De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).**- *De minister is misschien nog niet ingelicht, maar dat is ook niet nodig. De goedkeuring van de begrotingen van het Waals Gewest en de Franse Gemeenschap spreekt voor zich.*

*In het belang van de Brusselaars, tussen haakjes de armste bewoners van het land, zou het verkeerd zijn om deze last over te dragen naar de gewestbegroting. De nieuwe opbrengsten zouden slechts ongeveer 15 euro per schoolabonnement opleveren. Het verschil zou dus nog altijd 135 euro per abonnement bedragen, enkel en alleen omdat de Franse Gemeenschap wil besparen op de rug van het Brussels Gewest.*

*U moet dit bestrijden. Volgens de pers gaat het om een voorstel van minister Antoine van het cdH. Ik hoop dan ook dat mevrouw Caron haar partijgenoten kan overtuigen om deze stap niet te zetten.*

ses collègues qui siègent au gouvernement. Pour rappel, la presse parle d'une décision prise sur proposition du ministre cdH André Antoine. Je souhaite vraiment que le parti de la suppression en douce fasse marche arrière.

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "l'octroi de cartes Mobib à tous les services de police".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Depuis le 1er juillet 2010, des portiques automatiques ont été placés dans les infrastructures du réseau de métro. Un article de presse récent annonce d'ailleurs que les portiques continuent de croître et d'embellir, ce qui est une excellente chose. Néanmoins, l'installation de ces portiques occasionne un certain nombre de problèmes de fonctionnement.

Le 1er juillet 2010, la STIB n'avait pas jugé utile de se concerter avec les services de police pour organiser l'octroi des cartes d'accès dans le cadre d'interventions. J'ai déjà eu l'occasion de vous questionner précédemment sur ce sujet.

Un an et demi plus tard, il semble que les services de police attendent toujours ces cartes d'accès. Cette situation est inacceptable, sachant que ce sont les polices zonales qui sont le plus souvent et le plus rapidement sollicitées lors d'incidents sur le réseau de métro.

Lors d'une commission de l'Intérieur du parlement fédéral le 23 novembre dernier, la précédente ministre de l'Intérieur avait précisé : "J'ose espérer que leur distribution ne se fera plus attendre. Ces cartes ont été promises par la STIB, mais n'ont toujours pas été mises à la disposition de la police. Cette décision relève de la ministre bruxelloise en

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de afgifte van Mobibkaarten voor alle politiediensten".**

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *Sinds 1 juli 2010 worden er poortjes geplaatst in de metrostations. Dat is een goede zaak, maar die dingen veroorzaken wel wat problemen.*

*De MIVB heeft namelijk geen overleg gepleegd met de politie voor haar beslissing om Mobibkaarten te verstrekken aan agenten die interventies moeten uitvoeren.*

*Anderhalf jaar na de beslissing van de MIVB wacht de politie nog altijd op Mobibkaarten. Dat is onaanvaardbaar. In geval van incidenten op de metro wordt er immers nog altijd het vaakst een beroep gedaan op de politie.*

*Tijdens de kamercommissie Binnenlandse Zaken van 23 november zei de voormalige federale minister van Binnenlandse Zaken dat de MIVB weliswaar had beloofd om Mobibkaarten te bezorgen aan de politie, maar dat dat nog steeds niet was gebeurd. Het is pijnlijk dat een federale minister een Brusselse collega op haar verantwoordelijkheid moet wijzen.*

*Op 29 november 2011 vernam ik van het hoofd van de veiligheidsdienst van de MIVB dat er dan toch werk wordt gemaakt van het verstrekken van Mobibkaarten aan de politie.*

charge des Transports publics". Qu'un membre du gouvernement fédéral doive ainsi tancer un membre du gouvernement bruxellois est indéniablement dommageable !

Je renforcerai le propos de la précédente ministre de l'Intérieur puisque, le 29 novembre 2011, j'ai appris de la bouche de Joost Pluym, directeur du service Sûreté et Contrôle de la STIB, lors d'une réunion que j'avais sollicitée chez le gouverneur faisant fonction, que des cartes non personnelles étaient en cours de réalisation.

Cela me semble être un délai tout à fait déraisonnable.

Quand l'ensemble des demandes de cartes introduites par les services de police sera-t-il tout à fait satisfait ?

Combien de demandes de cartes Mobib sont actuellement encore en attente ?

Quelles sont les raisons de ce retard, plus d'un an après le début de l'installation des portiques ?

Le système de cautionnement demandé par la STIB pour l'octroi des cartes Mobib est-il toujours d'actualité ?

L'expression "carte anonyme" utilisée par la direction sécurité de la STIB recouvre-t-elle la problématique de l'accès collectif d'urgence par les services de police ?

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je tiens à préciser que la STIB a déjà délivré plus de 5.000 cartes Mobib à la police, toutes zones confondues, et 454 cartes Mobib aux gardiens de la paix des différentes communes bruxelloises.

Actuellement, 1.868 livres parcours sont en attente de délivrance, toutes zones de police confondues, car des éléments indispensables à la production de ces cartes Mobib n'ont pas encore été transmis, tels que le formulaire dûment complété et signé, la photo d'identité et/ou le paiement de la caution. Des

*Die kaarten hadden inmiddels al lang beschikbaar moeten zijn.*

*Wanneer zullen alle Mobibkaarten die de politiediensten hebben aangevraagd, verstrekt zijn? Hoeveel kaarten moeten er nog worden bezorgd? Hoe verklaart u de vertraging van meer dan een jaar? Vraagt de MIVB nog steeds een waarborg voor deze Mobibkaarten ?*

*Zijn de 'anonieme kaarten' waarnaar de veiligheidsdienst van de MIVB verwijst geschikt voor noodinterventies van de politie?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** De MIVB heeft al meer dan 5.000 Mobibkaarten verstrekt aan de Brusselse politiezones en 454 aan de gemeenschapswachten.

*Momenteel zijn 1.868 van de aangevraagde kaarten nog niet aan de politie bezorgd omdat er een aantal zaken ontbreken, zoals een volledig ingevuld aanvraagformulier, een foto en/of de betaling van een waarborg. Er werden al herinneringen naar de aanvragers gestuurd, maar helaas kan de MIVB geen kaarten aan de politie bezorgen zolang niet*

rappels ont été envoyés aux correspondants de chaque zone de police, mais malheureusement, sans la transmission des éléments que je viens d'énumérer, il est impossible de procéder à la production des cartes. Les conditions d'octroi sont d'ailleurs clairement spécifiées dans les conventions signées entre les différentes parties.

Actuellement, près de 100 cartes anonymes ont été distribuées sur la base d'une convention spécifique conclue entre la police fédérale et la STIB. Quant à la transmission de cartes permettant un accès non nominatif aux policiers en intervention, via les portes de service situées dans les stations de métro, la STIB travaille actuellement sur le projet. Je crains donc que vous ne deviez encore m'interroger sur ce point !

Donc, 5.000 cartes nominatives ont été remises aux policiers des différentes zones et 454 l'ont été aux gardiens de la paix ; nous travaillons sur les libres parcours, mais des données nous manquent encore ; des cartes anonymes sont délivrées à la police fédérale, mais pas à la police locale.

La STIB envisage des solutions qui permettront les interventions policières de plus grande ampleur en cas de nécessité.

Concernant les gardiens de la paix, la commune a actuellement deux options :

- soit elle prend en charge l'octroi d'un libre parcours pour les gardiens de la paix dans le cadre de la relation employeur-employé ;
- soit la STIB octroie un libre parcours particulier aux gardiens de la paix visés par la convention signée afin d'assurer une série de missions en matière de sécurité et de prévention sur le réseau de la STIB.

Ces octrois font l'objet d'un cadre de fonctionnement précis en limitant les possibilités de parcours. En effet, le libre parcours donne accès au gardien de la paix au réseau STIB durant ses heures de prestations pour autant qu'il soit en uniforme et uniquement sur le territoire de la commune (ou en cas de convention entre communes sur le territoire des communes ayant signé une convention de coopération pour ces matières).

À l'heure actuelle, sur la base de conventions

*aan de voornoemde voorwaarden is voldaan.*

*Er werden al ongeveer honderd anonieme Mobibkaarten verstrekt sinds de MIVB hierover een overeenkomst sloot met de federale politie. De MIVB werkt nog aan anonieme kaarten waarmee politieagenten de dienstingangen van de metrostations kunnen gebruiken bij interventies.*

*Er werden dus al anonieme Mobibkaarten aan de federale politie bezorgd, maar nog niet aan de politiezones.*

*De MIVB werkt aan oplossingen voor massale politie-interventies in de metro.*

*Voor de gemeenschapswachten zijn er momenteel twee mogelijkheden: ofwel zorgt de gemeente er zelf voor dat de gemeenschapswachten een Mobibkaart ontvangen, ofwel verstrekt de MIVB de kaarten op grond van een overeenkomst inzake veiligheids- en preventieopdrachten op het openbaarvervoernet.*

*In het laatste geval is de geldigheid van de Mobibkaart beperkt en kan een gemeenschapswacht zijn Mobibkaart enkel gebruiken tijdens zijn diensturen, op voorwaarde dat hij zijn uniform draagt en op het grondgebied van zijn gemeente blijft of van de gemeenten waarmee er een samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten.*

*Er werden al een aantal Mobibkaarten aan gemeenschapswachten verstrekt. Net zoals in het geval van de politieagenten moet er een waarborg worden betaald per kaart. Momenteel zijn er 39 aanvragen in afwachting omdat er aan een aantal voorwaarden niet is voldaan.*

*De MIVB werkt aan een oplossing voor politie-interventies via dienstingangen in de metro.*

signées, des cartes Mobib ont été remises aux gardiens de la paix des différentes communes bruxelloises. Tout comme pour les policiers, le paiement d'une caution a été requis pour pouvoir produire ces cartes. Actuellement, 39 cartes sont en attente de production pour les mêmes raisons que celles des policiers (à savoir non-transmission du formulaire comportant la photo d'identité et/ou non-paiement de la caution).

La STIB travaille pour trouver une réponse adéquate dans les cas d'une intervention spécifique de police. Comment proposer un accès non nominatif via les portes de service présentes à l'intérieur du métro ? Cette problématique doit donc encore être résolue.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Si 1.868 cartes d'accès n'ont pas été délivrées, cela signifie que 30% des demandes doivent encore être satisfaites.

Vous évoquez un projet à l'étude pour les cartes non nominatives en faveur des polices zonales mais, parallèlement, vous parlez de cartes anonymes qui seraient distribuées à la police fédérale. Pourquoi ces cartes anonymes ne sont-elles pas également distribuées aux polices locales ? Pourquoi faut-il élaborer un autre projet dans leur cas alors qu'une réponse a déjà été trouvée pour la police fédérale ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- La police fédérale dispose aujourd'hui d'une centaine de cartes anonymes, dans le cadre d'une convention spécifique avec la STIB. Afin d'élargir ce système en cas d'urgence ou d'intervention massive, la STIB prépare actuellement un projet qui fera l'objet de pourparlers et de conventions avec les zones de police et la police fédérale.

**M. Philippe Pivin.**- Je reviendrai donc vers vous sur ce sujet.

- *L'incident est clos.*

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

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans).*- 1.868 toegangskarten zouden nog niet zijn verstrekt. Dat komt neer op 30% van de aanvragen.

*U vermeldt een studie over anonieme kaarten voor de politiezones. Tegelijk spreekt u echter ook over anonieme kaarten voor de federale politie. Waarom dat onderscheid?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans).*- De federale politie beschikt vandaag over een honderdtal anonieme kaarten. Dat is met de MIVB overeengekomen. De MIVB werkt nu een voorstel voor noodinterventies uit. Dat moet nog met de politiezones en de federale politie worden besproken.

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans).*- Ik zal u later opnieuw over dit onderwerp interpellieren.

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN**

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

**concernant "des problèmes techniques, sur  
du matériel installé par la société Astrid,  
rencontrés par le personnel de la STIB".**

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** Les problèmes techniques persistants nuisent à la protection et à l'efficacité des équipes de sécurité, des services de police, des agents de sécurité de la STIB dans certaines stations de métro.

Selon des informations recueillies lors de la réunion que j'ai évoquée dans ma précédente interpellation, le personnel policier et celui de la STIB, lors de l'utilisation de systèmes mis en place par la société privée Astrid dans les infrastructures de transports publics bruxellois, rencontrent des problèmes au niveau du bouton poussoir d'alarme. Il semblerait que le signal n'aboutisse jamais à la centrale de sécurité de la STIB, mais bien au service 101.

D'autre part, la couverture du réseau de radio permettant aux équipes en intervention de rester en contact avec le dispatching et d'être secondé en cas de renfort nécessaire, serait inexistante dans certaines stations. Si ces informations sont exactes, vous conviendrez que des solutions s'imposent rapidement, puisqu'il en va de l'efficacité de l'intervention des services de sécurité en cas d'agression, dont les usagers du réseau du métro font l'objet.

Confirmez-vous que des problèmes récurrents sont rencontrés par le personnel de la STIB dans l'utilisation de systèmes mis en place par la société Astrid dans les infrastructures de la STIB et particulièrement sur le réseau du métro ?

Est-il exact que le signal du bouton d'alarme ne fonctionne pas dans certaines stations ?

Est-il exact que les agents de sécurité de la STIB

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN**

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

**betreffende "de technische problemen  
ervaren door het MIVB-personeel bij  
gebruik van het materiaal van ASTRID".**

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *De aanhoudende technische problemen met het Astrid-communicatiesysteem bemoeilijken het werk van de politiediensten en de veiligheidsagenten van de MIVB in de metrostations.*

*In sommige metrostations zou er een probleem zijn met de alarmknoppen. Het signaal zou afgaan bij de dienst 101 in plaats van bij de veiligheidscentrale van de MIVB.*

*In andere stations zou dan weer het radionetwerk niet werken, waardoor de ploegen geen contact kunnen maken met de dispatching en geen versterking kunnen vragen.*

*Als die informatie klopt, moet er dringend een oplossing komen, zodat de veiligheidsdiensten snel hulp kunnen bieden in geval van agressie op het metronet.*

*Hebt u weet van die problemen met Astrid? Klopt het dat de alarmknop in bepaalde stations niet werkt? Klopt het dat de veiligheidsagenten van de MIVB in bepaalde stations geen radiocontact kunnen maken met de dispatching? Over welke stations gaat het?*

*Hoe heeft de MIVB de technische problemen opgelost? Heeft de MIVB een onderhoudscontract met het bedrijf Astrid? Zo niet, hoeveel kosten de interventies van Astrid?*

n'ont pas la possibilité d'être en contact radio avec leur dispatching dans certaines stations de métro ? Le cas échéant, quelles sont-elles ?

Quelles sont les solutions apportées à ces problèmes techniques par la STIB ? Quel est le coût des interventions Astrid pour la STIB, pour autant que celles-ci soient facturées ? Existe-t-il un contrat d'entretien avec Astrid concernant cette problématique ? Dans le cas contraire, quel est le coût supporté par la STIB ?

### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le système Astrid a été installé en 2004-2005 dans les tunnels de métro de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce réseau couvre la totalité des stations de métro de la STIB. La STIB a mis à disposition des locaux au sein de ses infrastructures et a partagé ses câbles rayonnants radio pour assurer la bonne couverture en tunnel.

Une convention entre Astrid et la STIB décrit les obligations et les limites de chacun au niveau de la responsabilité du bon fonctionnement de ce réseau radio. La STIB est également utilisatrice de ce système. Toutes les interventions des sociétés sous-traitantes, à la suite de problèmes de réseau ou de fournitures, sont à charge d'Astrid.

L'équipe radio de la STIB vérifie ses installations et s'assure du bon fonctionnement du réseau Astrid dans ses tunnels. Le cas échéant, elle informe Astrid des problèmes rencontrés et assiste la société lors d'interventions.

Dans le cadre d'une étude d'amélioration du réseau radio actuel, afin d'y apporter les avantages des nouvelles technologies, la STIB travaille au futur de ses installations de radiocommunications. Depuis fin juillet 2011, des interruptions de service des réseaux radio Astrid ont, en effet, été constatées. Elles concernaient les communications en surface et en station. Heureusement, des redondances mises en place par Astrid ou par la STIB permettent de pallier certains manquements dans bon nombre de cas.

### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *In 2004-2005 werd het Astrid-systeem geïnstalleerd in de metrotunnels. De MIVB heeft radioantennekabels en lokalen ter beschikking gesteld om een goed bereik van het Astrid-systeem over het hele metronetwerk te verzekeren.*

*In een overeenkomst tussen Astrid en de MIVB worden de verplichtingen en verantwoordelijkheden voor de goede werking van het radionetwerk vastgelegd. Bij netwerk- of leveringsproblemen zijn alle interventies van onderaannemers ten laste van Astrid.*

*Het radioteam van de MIVB kijkt de installaties na en verzekert de goede werking van het Astrid-netwerk in haar tunnels. Indien er problemen optreden, wordt Astrid gecontacteerd en staat de MIVB het bedrijf bij tijdens de interventies.*

*De MIVB voert een onderzoek om het netwerk te verbeteren. Sinds eind 2011 worden er onderbrekingen van het Astrid-netwerk vastgesteld op het vlak van de bovengrondse communicatie en de communicatie in de stations. Dankzij reservestukken konden die problemen worden verholpen.*

*Zo was er bijvoorbeeld een doorgesneden kabel van Belgacom door werken ter hoogte van het Sheratonhotel, een beschadigde kabel door werken in de Koningsstraat, een slechte dekking in de trappen en gangen van het Shumanstation tijdens renovatiewerken van Beliris, enzovoort.*

Voici quelques exemples de problèmes rencontrés :

- câble Belgacom coupé à la suite de travaux sur le site du Sheraton ;
- câble Belgacom touché à la suite de travaux rue Royale ;
- mauvaise couverture des escaliers et des couloirs à la station Schuman durant les travaux de rénovation exécutés par Beliris : enlèvement des antennes qui garantissent une bonne transmission dans les couloirs et la mezzanine de la station. Dans ce cas précis, une solution a déjà été planifiée et devrait être mise en œuvre ce mois-ci. Les quais de la station Schuman restent cependant bien desservis par le réseau Astrid.

La couverture radio sur quasi l'ensemble du réseau de la STIB reste un atout majeur du système. Si, pour des raisons techniques, le réseau Astrid n'est pas disponible ou atteint un niveau de saturation, les agents de sécurité de la STIB disposent d'un gsm pour entrer en contact avec leur dispatching. Par conséquent, ils peuvent toujours prendre en charge la sécurité des clients si Astrid n'est pas disponible.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.**- Vous n'avez pas répondu à ma dernière question concernant les coûts.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Je suis désolée, je ne connais pas les coûts précis des interventions de la société privée parce qu'elles sont à charge d'Astrid.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION 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,

*Het is een zeer grote troef dat het Astrid-systeem over het hele metronetwerk bereik heeft. Mocht het systeem om technische redenen niet beschikbaar zijn, dan kunnen veiligheidsagenten van de MIVB met hun gsm de dispatchingcentrale contacteren om alsnog de veiligheid van de reizigers te verzekeren.*

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

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).**- *U hebt mijn vraag over de kosten niet beantwoord.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).**- *Ik ken de kosten van de interventies niet, omdat die ten laste vallen van Astrid.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

**concernant "le succès des portillons d'accès".**

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

**M. Jef Van Damme (en néerlandais).-** *Quel est le nombre de portillons d'accès déjà installés et combien sont-ils encore attendus ? Dans quelle mesure le plan d'installation généralisée de ces portillons est-il appliqué ?*

*La vente de tickets dans les stations dotées de portillons est-elle toujours bien en hausse ?*

*Je constate que des portillons sont de plus souvent en panne. J'espère qu'ils ne connaîtront pas le même sort que les escalators.*

*Est-il vrai que les stations sécurisées à l'aide des portillons connaissent 20% d'actes de vandalisme et de nuisances en moins ? Cette tendance est-elle bien perceptible dans les chiffres ? Il s'agit naturellement d'un argument de poids justifiant la poursuite de l'installation de ces portillons.*

*Depuis l'installation des portillons, il est plus difficile pour certaines personnes de pénétrer dans les stations. C'est le cas des cyclistes, malgré la présence des sas, qui ne fonctionnent pas de manière optimale, mais aussi des enfants, accompagnés d'un adulte, qui doivent chacun valider le ticket de groupe. Pensons aussi aux personnes en chaise roulante, qui traversent difficilement le sas.*

*J'attends de la ministre une évaluation de l'installation de ces portillons qui devra tenir compte du vandalisme, de la vente des tickets, de la sécurité et des problèmes pratiques.*

**betreffende "het succes van de toegangspoortjes".**

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

**De heer Jef Van Damme.-** Mijn vragen gaan over de stand van zaken van de installatie van de toegangspoortjes. Ik heb de laatste dagen uit de media vernomen dat er nieuws is.

Hoeveel toegangspoortjes zijn er al geïnstalleerd en hoeveel moeten er nog komen? In welke mate is het plan om overal poortjes te zetten, al uitgevoerd?

Hoe zit het met de verkoop van de tickets op de plaatsen waar er poortjes geïnstalleerd zijn? U hebt in eerdere evaluaties gezegd dat daar meer tickets worden verkocht. Klopt dat nog altijd?

Ik merk steeds vaker dat er poortjes defect zijn. Telkens opnieuw moet er worden ingegrepen om ze te herstellen. Ik hoop dat men niet dezelfde richting uitgaat als met de roltrappen, die de helft van de tijd niet werken.

Uit vroegere cijfers bleek dat er tot 20% minder vandalisme en overlast is in stations die beveiligd zijn met poortjes. Klopt dat cijfer nog altijd? Is het positieve effect nog altijd voelbaar in de cijfers? Dat is natuurlijk een belangrijk argument om de installatie van poortjes te blijven doorvoeren.

Voor een aantal mensen is het, sinds de installatie van de poortjes, moeilijker dan voorheen om binnen te geraken. Zo is het als fietser niet evident om door de toegangspoortjes te gaan. Meestal is er in een bredere sas voorzien, maar die is nog altijd beperkt en functioneert niet altijd. Ik heb mijn fiets al eens over het poortje moeten tillen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Een ander voorbeeld zijn groepen kinderen die begeleid worden door een volwassene. Ze kunnen met een groepsticket binnen, maar moeten dat ticket aan elkaar doorgeven. Dat is een heel vervelende situatie die tot files leidt.

Een derde voorbeeld zijn de rolstoelpatiënten. Ook zij hebben dikwijls problemen om door de sas te geraken.

Ik verwacht van de minister een evaluatie van de

*Discussion*

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Je veux rebondir sur une série de questions soulevées par M. Van Damme, dont celle des groupes de voyageurs en possession d'un ticket multiple. J'ai personnellement vu des touristes pointer quatre fois leur carte, et donc se faire débiter quatre voyages, à un sas qui ne fonctionnera jamais. Ils ont donc perdu le prix de quatre voyages avant de changer de valideur et d'utiliser un autre portique. Vous allez me répondre qu'ils peuvent porter plainte, mais on sait que pour des touristes, cette possibilité n'est que théorique ; en pratique, ils ne le font pas.

J'en viens à la question de la fraude et de la sécurité. Une enfant s'est retrouvée la gorge coincée entre des portiques. Moi-même, lorsque j'étais enceinte, j'ai failli avoir les portiques sur le ventre. J'ai reçu par ailleurs plusieurs témoignages d'habitues des transports en commun, que je vais vous lire.

"J'ai déjà eu deux fois la porte sur les bras. Résultat : des hématomes pour protéger ma fille de ces portiques à la noix. Marion, ma fille, a déjà eu une fois le portique sur elle également. Ils sont dangereux, souvent en panne et inefficaces contre les fraudeurs. Le nombre de gens qui passent derrière et même devant nous est énorme. Je suis aussi déjà resté coincé dans le sas spécial enfant-poussette."

"Je n'ai pas six ans et j'ai un abonnement. Pourtant, je me suis déjà fait coincer par ces saloperies de porte : douleurs dans la main durant plusieurs jours et hématomes. On m'a dit que je pouvais déposer plainte, mais j'avoue que mon caractère procédurier a ses limites."

"Je confirme la dangerosité pour avoir été 'clapé' dedans à plusieurs reprises. Je n'ose pas imaginer le résultat sur un petit bout. Côté sécurité, franchement, ce n'est pas le must. Un jour, le portique ne fonctionnait pas. Le métro était sur le

installatie van de poortjes. Daarbij moet de aandacht gaan naar het vandalisme, de verkoop van tickets, de veiligheid en de praktische problemen.

*Bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Van Damme, met name met betrekking tot groepen of personen met een meerrittenkaart. Ik heb toeristen vier keer hun kaart zien gebruiken in een sas dat niet werkte. Nadien moesten zij hun ticket nog eens aan een ander toestel ontwaarden. Zij kunnen natuurlijk klacht indienen, maar in de praktijk doen zij dat niet.*

*Een ander probleem betreft het zwartrijden en de veiligheid.*

*Ik ontvang regelmatig getuigenissen van mensen die vast hebben gezeten tussen de poortjes en blauwe plekken of erger oplopen. De poortjes zijn gevaarlijk, werken vaak niet en zijn geen efficiënte maatregel tegen zwartrijden. Heel wat mensen glijpen gewoon met een andere reiziger mee.*

*De metro nemen met een of meer kinderen is een hele uitdaging. Wie het kind eerst laat voorgaan, loopt het gevaar zelf geblokkeerd te raken. Het speciale sas gebruiken lukt ook niet, want die werkt niet als er twee personen tegelijk gebruik van maken. Ook personen met een kinderwagen, een koffer of een fiets moeten helse toeren uithalen.*

*Dit is dagelijkse kost voor de reizigers, die vaak niet de moeite nemen om een klacht in te dienen. Het is hoog tijd om de veiligheid van de toegangspoortjes te evalueren.*

*Onlangs is een kind met zijn keel tussen de toegangspoortjes blijven steken! En dat is misschien nog niet het ergste wat op een dag kan gebeuren!*

*Welk beeld geeft dit van de Brusselse openbare diensten in het algemeen en van de MIVB in het bijzonder?*

*Op welke manier zult u de risico's voor de reizigers*

point de partir. J'ai forcé le passage en insistant un peu."

"Mon homme a reçu un 'coup de poing' du portique. Il a gardé la marque pendant deux jours. Merci la STIB !"

J'ai également reçu des témoignages de mes collègues qui, en prenant connaissance de l'incident, m'ont dit : "Merci d'interpeller à ce sujet."

"Passer avec un petit enfant est une gageure. Je fais passer mon enfant en premier et reste coincé trois fois sur quatre. Les gens qui ne sont pas au courant sont en danger. Avec deux enfants, c'est l'enfer. Le sas spécial ne marche pas dès que deux personnes sont debout à l'intérieur. Rien qu'avec une poussette, une valise, c'est du sport !"

"Le personnel, quand je me plains, me dit d'écrire à la STIB que cela arrive tout le temps."

"Je confirme : avec un enfant, c'est l'enfer, ces portiques. Je vous laisse imaginer avec trois. Vous me direz : on n'a qu'à acheter une bagnole !"

"Avec un vélo, c'est aussi le bordel !"

Voilà ce que l'utilisateur rencontre au quotidien et l'on sait que, dans la vie réelle, les gens ne vont pas porter plainte. Il est temps d'évaluer la sécurité de ces portiques.

Un enfant s'est retrouvé avec la gorge coincée dans un portique. Cela commence, en termes de gravité, à devenir problématique. On peut imaginer qu'un jour ce pourrait être bien pire. Des usagers se plaignent et témoignent de la dangerosité de ce système. C'est comme si, sous prétexte de renforcer la sécurité, on plaçait un vigile à l'entrée de la station qui de temps en temps tapait sur quelqu'un. Pour lutter contre la fraude, devrait-on admettre que des personnes - qui plus est en ordre de titre de transport - subissent des violences physiques ?

Quelle image cela donne-t-il des services publics bruxellois en général et de la STIB en particulier ?

Le coup de la guillotine pour enfant, c'est quand même incroyable ! Bientôt ce sera la peine de mort pour les fraudeurs...

*beperken? Hoe zult u ervoor zorgen dat de reizigers geen reden meer hebben om te klagen over lichamelijke letsels of problemen met de poortjes?*

*De veiligheid was een van de argumenten om de poortjes te veralgemenen. De getuigenissen bewijzen echter dat ze allerminst veilig zijn. Bovendien worden ze in sommige stations door jongeren als zitplaats gebruikt, wat geen geruststellend gevoel geeft.*

*Een ander doel van de poortjes is om zwartrijden tegen te gaan. Is er evenwel een kosten-batenrekening gemaakt? Hoeveel hebben de poortjes gekost? Wat kost het onderhoud? Wie herstelt de pannes? Hoeveel heeft de operatie tot nu toe gekost?*

*Het aantal incidenten mag niet worden geminimaliseerd. De poortjes zijn gevaarlijk zodra een reiziger bagage bij zich heeft of met een kind reist. Het speciale sas werkt in de meeste gevallen niet. Wat zal er gebeuren als er brand uitbreekt? Zullen die poortjes de noodevacuatie van het station niet belemmeren?*

*De strijd tegen zwartrijden mag in geen geval de veiligheid van de reizigers in het gedrang brengen.*

*Men heeft ons het systeem verkocht met de nodige waarborgen inzake gebruiksvriendelijkheid en veiligheid. Het systeem blijkt echter onveilig, stresserend en onbetrouwbaar te zijn.*

*Door de komst van de toegangspoortjes is het een stresserende onderming geworden om met de metro te reizen, vooral als men vergezeld is van een kind. Men moet oppassen voor het klappen van de toegangspoortjes, terwijl men zich afvraagt of men de metro niet zal missen.*

*Hoe zijn de ernstige gevallen afgehandeld? Hopelijk vormen de poortjes geen hindernis bij brand of evacuatie.*

Que prévoyez-vous pour supprimer ces risques pour les usagers ? Que comptez-vous mettre en place aujourd'hui pour que les voyageurs n'aient plus de raison de se plaindre ni des dommages physiques, ni des dysfonctionnements du système ?

Je m'inquiète vraiment de l'introduction de ces portiques. Je n'y ai jamais été vraiment favorable parce que je ne pense pas qu'ils soient réellement sécurisants. Or la sécurisation est un des arguments avancés pour leur placement généralisé. Nous constatons même que dans certaines stations, les portiques sont utilisés par les bandes de jeunes pour s'asseoir et donc le passage dans ces portiques est loin d'être rassurant.

C'est donc une évidence, ces portiques n'apportent pas la sécurisation attendue et en ce qui concerne le fait d'être une réponse à la fraude, je voudrais entendre vos arguments. J'ai évoqué le coût humain ainsi que le coût en termes d'image, mais qu'en est-il du coût-bénéfice ? Combien ces portiques ont-ils coûté ? Combien devra-t-on prévoir pour leur entretien ? Qui prend en charge les pannes, qu'elles soient ou non causées par le vandalisme ? Combien cette opération a-t-elle coûté jusqu'à présent ?

Le nombre d'incidents ne doit pas être minimisé. Les portiques sont dangereux à partir du moment où l'utilisateur a des bagages et/ou est accompagné d'un enfant. Le sas prévu à cet effet est le plus souvent impraticable. Que va-t-on faire lorsqu'il y aura un incendie ou un mouvement de foule ? Des tests ont-ils été effectués en situation réelle pour ce genre de cas de figure ? A-t-il été démontré que ces portiques n'entraveraient alors pas l'évacuation d'urgence d'une station ?

Lutter contre la fraude ne pourrait justifier un manquement dans la sécurité des usagers.

On nous a vendu ce système avec des garanties de facilité et de sécurisation. Aujourd'hui, il se révèle être insécurisant, stressant, non fiable et dysfonctionnel.

Il est stressant quand on prend le métro de ne pas savoir si cela va bien se passer, et de penser à ce qu'on doit faire pour que son enfant ne se prenne pas un coup, tout en se demandant si on ne va pas rater son métro.

Enfin, j'aimerais savoir ce qu'on a fait pour les cas

gravissimes, pour être sûr qu'en cas de mouvement de foule, d'incendie ou de besoin d'évacuation d'une station, les dispositifs liés aux portillons ne constituent pas un obstacle.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Quel que soit le type de politique, il convient de tester soi-même les mesures proposées.*

*Il est intéressant d'assister aux gesticulations de certains voyageurs face aux portillons. Certains veulent clairement resquiller et c'est probablement la raison pour laquelle la STIB a installé ces dispositifs. Tandis que les plus agiles franchissent l'obstacle, les moins souples se faufilent derrière un autre passager doté d'un titre de transport.*

*Ensuite, il y a le cas des cyclistes, dont je fais partie. Je n'arrive jamais à franchir les portillons de façon normale.*

*Une autre catégorie de personnes rencontre des difficultés : les touristes ou les passagers peu habitués aux transports en commun. De bonne foi, il arrive que ces derniers passent plusieurs fois leur carte devant le lecteur, payant ainsi plusieurs fois pour le même trajet, sans parvenir à ouvrir le portillon.*

*La STIB envisage de faire passer les voyageurs par un portillon également à leur sortie des stations. Je n'y suis pas favorable, étant donné la difficulté d'y pénétrer. Je ne suis pas opposée au principe des portillons, d'autant que ce système fonctionne correctement à l'étranger, mais, en général, en présence de personnel.*

*Grâce à la présence de ces portillons, la STIB engrange des recettes supplémentaires. Il est correct que chacun paie son transport et il existe d'ailleurs suffisamment de tarifs sociaux. Combien cela coûterait-il de placer un agent de la STIB près de chaque portillon afin d'aider les voyageurs ayant un vélo ou une voiture d'enfant ? Pouvez-vous interroger la STIB à ce sujet ?*

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

**Mevrouw Annemie Maes.**- Voor eender welk beleid is het belangrijk om de getroffen maatregelen eerst zelf uit te testen. Als er bijvoorbeeld een rolstoelbeleid wordt uitgestippeld, kan de minister best eerst zelf in een rolstoel plaatsnemen om de problemen juist in te schatten.

Het is bijzonder interessant om het gebruik van de poortjes en de daarmee gepaard gaande acrobatentoeren eens een tijdje gade te slaan. Hopelijk doet uzelf of iemand van uw kabinet dat bij gelegenheid. De reizigers springen momenteel bijzonder creatief om met de poortjes. Sommigen willen duidelijk zwartrijden. Dat is wellicht ook de reden waarom de MIVB de poortjes heeft geïnstalleerd. Lenige jongeren springen gewoon over de poortjes, terwijl minder lenige reizigers achter een persoon met een geldig vervoersbewijs gaan staan, om samen met hem door het poortje te glippen.

Verder zijn er de fietsers, de groep waartoe ikzelf behoor. Het lukt me nooit om op normale wijze door de poortjes te geraken.

Recent nog was de sas in Simonis stuk en kon ik met de fiets dus alleen langs een van de gewone poortjes passeren. U moet maar eens proberen om met een fiets door die zeer snel sluitende poortjes te geraken, zonder het systeem te forceren. Kortom, voor fietsers is het systeem zeker niet ideaal.

Een andere categorie van mensen die problemen ondervinden, zijn toeristen of mensen die heel weinig het openbaar vervoer gebruiken. Ze staan te goeder trouw twee of drie keer met hun kaart te wrijven maar krijgen uiteindelijk geen enkel poortje open, waardoor ze meermaals moeten betalen voor dezelfde rit.

De MIVB is van plan om binnenkort ook de reizigers die de stations verlaten via poortjes te laten passeren. Ik ben daarvan geen voorstander, aangezien het nu al zo moeilijk is om binnen te geraken. Ik ben zeker niet tegen het principe van de

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Mme Maes, tout comme vous, je prends le métro et je connais donc la situation.*

*Cependant, il convient de sérier les problèmes. En effet, la majorité des utilisateurs ne connaissent pas de difficultés avec les portillons d'accès.*

*M. Van Damme, les portillons sont installés progressivement depuis juillet 2010. Actuellement, 43 des 69 stations de métro et prémétro en sont déjà équipées. Nous constatons 1% de dispositifs défectueux qui ont été réparés dans les meilleurs délais.*

*Effectivement, les stations équipées des portillons voient les actes de vandalisme baisser, mais le nombre d'agressions augmente, du moins dans un premier temps - le personnel présent pour expliquer le fonctionnement du dispositif était une cible facile -, avant de revenir au niveau d'avant l'installation.*

*Les usagers étant maintenant familiarisés aux portillons, moins d'agents sont affectés à l'accompagnement.*

*Le sentiment d'insécurité est subjectif et difficilement quantifiable. De manière générale, la STIB est convaincue que la situation est stable. Certes, des incidents se sont produits ces derniers mois, mis en exergue par la presse. Cela a accentué cette perception négative d'insécurité dans le chef*

poortjes. In het buitenland bestaan er voorbeelden waar het systeem wel degelijk werkt. Meestal is er in die gevallen ook personeel van de vervoersmaatschappij aanwezig.

De MIVB krijgt dankzij de poortjes extra inkomsten. Dat herhaalt ze zelf regelmatig. Het is fair dat iedereen betaalt en er zijn genoeg sociale tarieven om het openbaar vervoer laagdrempelig te houden. Hoeveel zou het kosten om bij elke ingangspoort een werknemer van de MIVB te plaatsen die reizigers met bijvoorbeeld buggy's of fietsen kan helpen? Heeft de MIVB ooit al berekend wat het zou kosten om daarvoor per station een of twee personeelsleden in te zetten? Kunt u dat bij de MIVB navragen?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** We hebben een lang relaas over allerlei ervaringen gehoord. Mevrouw Maes, ook ik neem de metro. Tijdens de vakantie neem ik trouwens altijd de metro in Brussel. Ik heb er dus ook wel enige ervaring mee.

Alle problemen worden echter op een hoopje gegooid. Het overgrote deel van de metrogebruikers ervaart geen problemen met de toegangspoortjes. We moeten wel alert zijn voor de enkele problemen die zich voordoen.

Mijnheer Van Damme, de toegangspoortjes worden sinds juli 2010 stapsgewijs geïnstalleerd. Momenteel zijn 43 van de 69 metro- en premetrostations met dergelijke poortjes uitgerust. In totaal gaat het om 686 doorgangen, waarvan er op 15 december 2011 zeven defect waren, wat neerkomt op 1%. Bij problemen worden de poortjes zo snel mogelijk hersteld.

U verwijst in uw interpellatie naar een antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Dejonghe. In dat antwoord vindt u al heel wat antwoorden op uw vragen. U haalt terecht aan dat in de stations die met toegangspoortjes zijn uitgerust, het vandalisme daalt maar het aantal gevallen van agressie stijgt. Als u mijn antwoord goed leest, zult u merken dat uit de eerste gegevens blijkt dat het aantal gevallen van agressie initieel piekt, maar daarna opnieuw sterk daalt tot op het niveau van voor de installatie van de poortjes. De initiële stijging van de agressie

*des utilisateurs des transports en commun.*

*Il n'existe donc pas de données scientifiques sur ce sentiment d'insécurité.*

**M. Jef Van Damme** *(en néerlandais).*- *Il existe quand même des chiffres sur le nombre d'infractions réelles dans le métro ?*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** *(en néerlandais).*- *Il existe des chiffres relatifs aux agressions, que vous retrouvez dans ma réponse à la question écrite de Mme Dejonghe.*

*S'agissant du vandalisme frappant les portillons, la STIB relève 229 cas, répartis sur l'ensemble du réseau. Les frais liés au vandalisme s'élèvent à 150.000 euros, soit moins que ce à quoi s'attendait la STIB.*

*Afin de lutter contre le vandalisme, la STIB s'efforce de réparer les dégâts dans les 24 heures. En outre, en 2012, la présence de caméras sera renforcée à proximité des portillons.*

*Effectivement, les vandales sont moins tentés d'agir en présence de personnel de la STIB, mais celle-ci n'a pas la capacité de poster ses agents devant les 686 portillons en permanence.*

had vooral te maken met het feit dat er een nieuwe situatie was ontstaan en er meer personeel aanwezig was bij de indienststelling van de eerste poortjes. Het personeel dat de klanten van de MIVB begeleidde bij het gebruik van de poortjes vormde een gemakkelijk doelwit voor agressie.

Gelet op het feit dat de reizigers ondertussen hebben kunnen wennen aan de toegangspoortjes, wordt nu minder personeel ingezet. Daarom wordt er ook minder agressie vastgesteld in vergelijking met de beginperiode.

Het onveiligheidsgevoel is een subjectief en niet altijd wetenschappelijk te meten gegeven, zeker niet als men uitsluitend het effect van de toegangspoortjes wil nagaan. Algemeen gesproken is de MIVB ervan overtuigd dat de situatie stabiel is. Wel zijn er de afgelopen maanden incidenten geweest, zowel bovengronds als in de metro. Doordat die in de pers sterk werden uitvergroot, ontstond er een negatieve perceptie van de onveiligheid bij de gebruikers van het openbaar vervoer.

Over het onveiligheidsgevoel bestaan er nu eenmaal geen wetenschappelijke gegevens.

**De heer Jef Van Damme.**- Er bestaan toch cijfers over het aantal reële inbreuken in de metro?

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Er bestaan cijfers over het aantal gevallen van agressie. Die vindt u in mijn antwoord op de schriftelijke vraag van mevrouw Carla Dejonghe.

Wat betreft het vandalisme aan de poortjes zelf telde de MIVB sinds de invoering van de toegangspoortjes 229 gevallen. De feiten deden zich aanvankelijk vooral voor bij pas geïnstalleerde poortjes. Vandaag doen de feiten zich verspreid over het hele net voor.

Uiteraard moeten we er rekening mee houden dat er nu veel meer toegangspoortjes zijn dan in het begin. De totale kostprijs van het vandalisme bedraagt ongeveer 150.000 euro. Dat is een stuk lager dan wat de MIVB, mede op basis van ervaringen in het buitenland, had verwacht.

Om vandalisme tegen te gaan, probeert de MIVB de schade binnen de 24 uur te herstellen. Verder is

*Le personnel affecté dans les stations, ainsi que le service de sécurité et de prévention de la STIB, sont censés surveiller les portillons et interviennent là où c'est le plus nécessaire. D'ici fin 2012, la STIB élaborera un plan concret de lutte contre le vandalisme.*

*En cas d'incident, la STIB fournit à la police toutes les informations possibles et porte ensuite plainte afin, en cas de condamnation des auteurs, de pouvoir exiger une indemnisation. Malheureusement, cela n'a encore jamais été le cas.*

*Pour ce qui est de la vente des tickets, la STIB constate que la vente augmente en moyenne de 30% dans les stations munies de portillons. Dans 70% des cas, il s'agit d'une tendance durable. Autrement dit, les usagers adoptent un autre comportement : ils achètent un abonnement ou utilisent moins les transports en commun. Évidemment, il peut aussi être question de fraude.*

*(poursuivant en français)*

Mme Delforge, un incident s'est effectivement produit le 3 janvier dans la station de métro Thieffry, où les portillons se sont refermés sur une petite fille qui suivait son père avec un peu de retard, la coinçant par la nuque. Le père a couru vers le bouton de secours et la petite fille a été rapidement délivrée. Celle-ci n'était pas blessée, mais néanmoins très choquée. La STIB s'est personnellement excusée auprès de cette famille et prend cet incident très au sérieux.

Selon les premiers résultats de l'enquête, il s'agit d'un accident exceptionnel dont le danger réel est minime puisque les portiques, en se fermant, laissent encore un espace libre.

La STIB va afficher de manière visible dans ses stations des recommandations à l'attention des parents accompagnés de jeunes enfants, des personnes à mobilité réduite, de ceux qui se déplacent avec une poussette etc., pour encourager ceux-ci à utiliser les sas pour accéder aux stations et les quitter.

Les incidents auxquels vous faites référence sont réels, mais ne sont pas très fréquents ni très nombreux. Tout incident signalé est pris au sérieux. Le système est soumis à une évaluation constante et

er camerabewaking. Die zal in het najaar van 2012 versterkt worden in de nabijheid van de poortjes. Camera's helpen niet alleen om vandalisme te voorkomen, maar zijn bovendien nuttig om bij problemen snel te kunnen reageren.

Het is nu eenmaal een feit dat vandalen niet geneigd zijn feiten te plegen als er MIVB-personeel in de buurt is. Toch kan de MIVB niet permanent iemand posteren bij alle 686 doorgangen. Daarom is de problematiek van vandalisme zo moeilijk te beheersen.

De poortjes in het oog houden, maakt deel uit van de dagelijkse opdrachten van het stationspersoneel en van de personeelsleden van de veiligheids- en preventiedienst van de MIVB. Die laatste opereren op plaatsen waar dat op dat moment het meest nodig is. Een van de nieuwe doelstellingen van de MIVB-veiligheidsdienst is om vandalisme in het algemeen aan te pakken. Er zal tegen eind 2012 een concreet plan uitgewerkt worden.

In geval van vandalisme bezorgt de MIVB de politie alle mogelijke informatie, zoals bijvoorbeeld camerabeelden, en dient ze klacht in zodat de zaak verder kan onderzocht worden. Het is immers de politie en niet de MIVB die de daders uiteindelijk moet identificeren. Indien er een veroordeling volgt, kan de MIVB schadevergoeding eisen. Tot nu toe is dat jammer genoeg nog niet gebeurd.

Op vlak van de ticketverkoop stelt de MIVB vast dat de verkoop in stations met toegangspoortjes gemiddeld met 30% stijgt. De cijfers variëren echter sterk van station tot station. In 70% van de gevallen houdt de stijging lang aan. In de rest van de gevallen neemt ze af. Dat geeft aan dat de reizigers zich anders gaan gedragen: ze kopen een abonnement of maken minder gebruik van het openbaar vervoer. Uiteraard kan het ook op fraudegedrag wijzen.

*(verder in het Frans)*

*Mevrouw Delforge, op 3 januari geraakte inderdaad een meisje met haar nek geklemd tussen de toegangspoortjes in het metrostation Thieffry. Ze werd snel bevrijd en geraakte niet gewond, maar was wel geschokt. De MIVB heeft zich persoonlijk verontschuldigd bij de familie en neemt dit incident zeer ernstig.*

sera amélioré en conséquence. Le but est évidemment d'arriver à une situation où ce genre d'incident ne se produit plus.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La STIB s'efforce de renforcer la présence de son personnel dans les stations, non seulement pour exercer un contrôle social, mais également pour donner un coup de main aux voyageurs. Plus que par le passé, les stewards s'occuperont de l'assistance à ceux-ci.*

*Les portillons ne peuvent être activés pour la sortie, en cas d'urgence notamment, qu'avec l'approbation des pompiers. En cas de panne d'électricité, les portillons s'ouvrent automatiquement. Le personnel peut actionner un bouton d'urgence.*

*Avant que les portillons soient fermés à l'intérieur, il faut résoudre les problèmes de sécurité, notamment en cas d'urgence ou de panique. J'y veillerai personnellement.*

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

*Uit de eerste resultaten van het onderzoek blijkt dat het om een zeer uitzonderlijk voorval gaat. Ook als de poortjes gesloten zijn, blijft er immers nog een opening bestaan.*

*De MIVB zal in de stations affiches uithangen om personen met een beperkte mobiliteit en ouders met jonge kinderen en kindervagens aan te moedigen het sas te gebruiken.*

*De incidenten waarnaar u verwijst, zijn erg zeldzaam. Elk incident wordt ernstig genomen. Het systeem wordt voortdurend geëvalueerd en verbeterd om zulke incidenten te vermijden.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Maes suggereerde om meer personeel in te zetten om bijstand te verlenen aan de poortjes. Er zijn stewards in de stations. De MIVB voert een beleid om de aanwezigheid van het personeel in de stations te verhogen. Het gaat daarbij niet alleen om sociale controle: ze kunnen ook een handje toesteken als dat nodig is. Meer dan in het verleden zullen de stewards zich op bijstand aan de reizigers moeten richten.

Ik breng dergelijke thema's telkens opnieuw ter sprake, zeker als ze in deze commissie worden aangekaart. De MIVB gaat vervolgens na hoe ze de zaken in de toekomst kan verbeteren.

Er is een belangrijke vraag gesteld. Wanneer en hoe kunnen de poortjes geactiveerd worden bij het naar buiten gaan, bijvoorbeeld in het geval van noodsituaties? Zoiets is niet mogelijk zonder goedkeuring van de brandweer. Als er een elektriciteitspanne is, gaan de poortjes automatisch open. Er zit een noodknop zowel voor als achter de poortjes, maar daaraan wordt niet veel bekendheid gegeven. Zo nodig kan het personeel die knop indrukken.

Vooraleer de poortjes aan de binnenkant gesloten worden, moeten de veiligheidsproblemen opgelost zijn. Wat gebeurt er bij noodsituaties of als er paniek uitbreekt bij grote evenementen? Ik zal persoonlijk toezien op deze belangrijke veiligheidsaspecten.

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

**M. Jef Van Damme** (*en néerlandais*).- *Je reste partisan des portillons, même si en pratique, rien ne remplace un contrôle humain.*

*Selon vous, les portillons doivent se fermer plus rapidement pour empêcher les fraudeurs de se frayer un chemin. Les enfants, les personnes à mobilité réduite et les groupes rencontrent toutefois déjà des difficultés parce que la fermeture se fait trop vite. C'est un dilemme.*

*Votre réponse ne me satisfait donc pas.*

**Mme Brigitte Grouwels, ministre** (*en néerlandais*).- *Une première étape consiste à orienter les voyageurs les plus fragiles vers le sas. La STIB mènera une campagne en ce sens.*

*- L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**concernant "le suivi et la coordination des différentes mesures de gestion environnementale des flottes de taxis par la promotion des technologies d'électromobilité".**

**De heer Jef Van Damme.**- Ik blijf principieel voorstander van de plaatsing van poortjes. Alleen stel ik in de praktijk vast dat er niets gaat boven menselijke controle, maar dat is natuurlijk peperduur.

U zegt dat de poortjes sneller moeten sluiten, om te vermijden dat mensen zonder geldig vervoerbewijs door de poortjes glippen. Maar kinderen, personen met een beperkte mobiliteit en groepen ondervinden nu al problemen omdat de poortjes te snel sluiten. Wij staan dus voor een dilemma. Wij willen enerzijds de fraudeurs aanpakken, maar anderzijds zijn de slachtoffers van onze aanpak precies de meest kwetsbaren van onze samenleving.

Uw antwoord voldoet mij dus niet, ook al geef ik eerlijkheidshalve toe dat ikzelf geen mirakeloplossing zie.

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.**- Een eerste stap is de meest kwetsbare reizigers te verwijzen naar het sas. Daartoe zal de MIVB een campagne opstarten.

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**betreffende "de follow-up en coördinatie van de verschillende maatregelen voor het ecologisch beheer van de taxivloten via de bevordering van technieken inzake elektromobilité".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Je souhaiterais revenir sur deux axes de votre politique en matière de gestion environnementale des flottes de taxis et de promotion des technologies d'électromobilité. En l'occurrence, il s'agit de l'hybridation du charroi et de l'intégration dans ce dernier d'infrastructures de rechargement et de véhicules électriques. Ces deux axes appellent plusieurs questions sur leur suivi et leur coordination.

Le Plan stratégique Taxis 2011-2014 prévoit le lancement d'un projet pilote de taxis électriques. À cet effet, une adjudication est lancée pour l'installation de bornes de rechargement sur des aires de stationnement de taxis. Cela est en contradiction avec les réponses que vous aviez données en mai 2011. Vous aviez en effet annoncé qu'il n'y avait aucune concertation avec le secteur sur ce point, que votre administration en était au stade de l'étude de faisabilité, qu'elle n'avait pas encore préparé le cadre légal du système et qu'il n'y avait pas encore de voitures disponibles sur le marché.

À quel stade en est ce projet ? Quelles sont les conclusions de l'étude de faisabilité ?

Le plan pluriannuel des investissements du Plan stratégique Taxis 2011-2014 prévoit un budget de 20.000 euros en 2011 pour l'étude des taxis électriques, mais rien pour les années 2012, 2013 et 2014. Cela signifie-t-il que l'adjudication visant l'installation de bornes de rechargement sur des aires de stationnement de taxis ne coûtera rien à la Région ?

Qui financera l'installation et la maintenance de ces bornes ?

Quant au dossier des taxis hybrides, vous avez récemment annoncé le lancement d'une initiative de la société Eco Taxi. Mes questions principales concernent la nature du soutien mentionné dans la presse et l'articulation du système d'attribution de licences spécifiques.

Le Plan stratégique Taxis 2011-2014 prévoyait des licences spécifiquement destinées aux véhicules hybrides et/ou électriques. La société Eco Taxi en a-t-elle bénéficié ? Quel est le nombre exact de

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).-** Ik wil het hebben over hybride voertuigen, de integratie van laadpalen en de invoering van elektrische voertuigen.

*Het Taxiplan 2011-2014 voorziet in een proefproject met elektrische taxi's. Er komt een aanbesteding voor de installatie van laadpalen bij taxistandplaatsen. In mei 2011 verklaarde u nochtans dat u niet met de sector had onderhandeld over de kwestie, dat uw diensten nog niet verder stonden dan een haalbaarheidsstudie, dat de wettelijke aspecten nog niet waren bestudeerd en dat er nog geen geschikte wagens op de markt waren.*

*Wat is de huidige stand van zaken? Wat zijn de resultaten van de haalbaarheidsstudie?*

*Het Taxiplan 2011-2014 voorzag in een budget van 20.000 euro in 2011 voor een studie over elektrische taxi's, maar voor de daaropvolgende jaren is er geen geld uitgetrokken. Betekent dat dat de aanbesteding voor de installatie van laadpalen het Brussels Gewest niets zal kosten?*

*Wie zal de plaatsing en het onderhoud van de laadpalen betalen?*

*U zei onlangs dat het bedrijf Eco Taxi gebruik zou maken van hybride voertuigen. Ik las in de krant dat er steun zou komen van het Brussels Gewest en dat er specifieke taxivergunningen worden ingevoerd.*

*In het Taxiplan werd de invoering van specifieke vergunningen voor hybride en/of elektrische taxi's aangekondigd. Heeft Eco Taxi al van die nieuwe regeling kunnen gebruikmaken? Hoeveel van zulke vergunningen werden er tot dusver aan taxibedrijven toegekend?*

*Toyota Belgium, dat de hybride voertuigen aan Eco Taxi zal leveren, kondigde aan dat er twaalf extra hybride voertuigen werden besteld voor het Brussels Gewest. Bent u daarvan op de hoogte?*

*Hebben de kopers van de voertuigen een premie aangevraagd bij het Brussels Gewest?*

licences spécifiques accordées jusqu'ici aux autres exploitants ?

Le représentant de Toyota Belgium, qui s'est chargé de la livraison des véhicules hybrides à Eco Taxi, a annoncé la commande de douze taxis hybrides supplémentaires pour la Région de Bruxelles-Capitale. En avez-vous eu connaissance ?

Des exploitants acquéreurs ont-ils soumis un dossier de demande de prime à la Région ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Il est vrai que le dossier des taxis électriques se révèle fort technique et complexe.

Tout d'abord, contrairement à ce que vous dites, aucune adjudication en faveur de l'installation de bornes de rechargement sur des aires de stationnement de taxis n'a été lancée.

Depuis quelque temps, mon administration s'est penchée sur l'opportunité éventuelle de lancer des taxis électriques sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il s'avère que l'offre en véhicules "propres" est relativement restreinte pour le moment et est orientée plutôt vers un usage urbain ou comme second véhicule dans un couple.

L'inconvénient majeur est la faible autonomie de la batterie, avoisinant les 150 km. Cette autonomie a même tendance à diminuer en cas de fonctionnement de certains équipements tels que la climatisation ou la radio.

Quand on sait qu'un taxi parcourt environ 200 km par jour, cela signifie qu'avec l'autonomie actuellement proposée, deux cycles de charge doivent être prévus par jour et par taxi.

Cette autonomie fortement limitée ne répond pas à certaines réalités du terrain, comme la réalisation des longues courses. Mais les voitures électriques pourraient peut-être répondre à la problématique des refus des petites courses puisqu'un taxi prend aussi bien en charge les petites et les grandes courses.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De problematiek van de elektrische taxi's is inderdaad erg technisch en ingewikkeld.*

*Er is nog geen overheidsopdracht uitgeschreven voor de installatie van laadpalen voor elektrische taxi's. Mijn administratie bekijkt al enige tijd de mogelijkheid om al dan niet elektrische taxi's in te zetten in het Brussels Gewest.*

*Het aanbod van elektrische voertuigen is redelijk beperkt en is vooral bedoeld voor gebruik in de stad of als tweede wagen.*

*Het grootste nadeel is de beperkte levensduur van de batterij, waarmee de auto slechts 150 km ver kan rijden. Het gebruik van airconditioning of radio kan de levensduur nog verkorten.*

*Aangezien een taxi ongeveer 200 km per dag aflegt, kan die beperkte autonomie bepaalde opdrachten, zoals een langeafstandsrit, in de weg staan. Voor kortere afstanden kunnen elektrische voertuigen dan weer wel worden ingezet.*

*Opdat een elektrische auto een hele dag autonoom zou zijn, volstaat een trage oplaadbeurt 's nachts en een snelle oplaadbeurt (20 minuten) overdag. Voor mensen die 's nachts niet kunnen opladen, volstaan twee snelle oplaadbeurten overdag.*

*Het is ook mogelijk om de batterij via inductie op te laden of te vervangen in een batterijwisselstations.*

*Opladen via inductie betekent dat de auto wordt opgeladen via de grond, een proces dat kan plaatvinden op de taxistandplaatsen. Momenteel is die techniek nog volop in ontwikkeling en nog niet*

Pour ce qui est du rechargement des batteries, la solution proposée est de favoriser la recharge lente la nuit et une recharge rapide via les installations existantes afin d'assurer l'autonomie journalière. Pour information, la recharge rapide peut être effectuée en vingt minutes.

Pour ceux qui n'auraient pas la possibilité de pratiquer une recharge lente la nuit, deux recharges rapides suffiraient à couvrir le besoin journalier.

D'autres solutions de recharge intéressantes pour le secteur taxis seraient la recharge par induction et la station d'échange de batteries.

La première consiste à recharger la batterie du véhicule par le sol. Il serait possible de concevoir une telle technique au niveau des aires de stationnement taxis. Toutefois, cette technique est en voie de développement et donc pas encore disponible à l'heure actuelle.

La seconde solution consiste en l'installation d'une station d'échange de batterie. Dans ce cas, le chauffeur de taxi se voit directement échanger sa batterie. Cela ne prend quelques minutes et cette alternative est donc plus rapide que la recharge via la borne pour laquelle il faut compter vingt minutes.

En revanche, le coût de l'investissement est encore très élevé et cela freine actuellement le secteur. Il faut savoir que le coût d'une telle installation s'élève à deux millions d'euros. Cela nécessite un parc de véhicules électriques important afin de rentabiliser cet investissement. D'après des chiffres concrets obtenus suite à l'étude du dossier, 50 ou 70 taxis électriques ne pourraient pas justifier une telle dépense.

Il est vrai que ce marché est en pleine évolution. Des améliorations technologiques seront apportées au fur et à mesure des expériences actuelles et futures. Nous savons par exemple que l'actuel Salon de l'automobile travaille activement à faire la promotion des voitures électriques sur le marché. Par ailleurs, on peut lire dans la presse qu'il est certes bon d'évoquer les voitures électriques, mais que leur utilisation massive n'est pas encore à l'ordre du jour.

Cependant, nous y travaillons. Nous ne pouvons qu'espérer que, d'ici deux ans, nous disposerons de

*beschikbaar.*

*In batterijwisselstations kunnen taxichauffeurs onmiddellijk hun batterij vervangen, wat veel minder lang duurt dan een oplaadbeurt. Spijtig genoeg zijn de kosten van dat alternatief nog heel hoog: zo'n 2 miljoen euro. Dat is veel te veel aangezien we slechts 50 tot 70 elektrische taxi's in omloop zouden kunnen brengen.*

*Maar de markt van elektrische voertuigen is nog volop in ontwikkeling. Op het Autosalon krijgen elektrische voertuigen veel aandacht en ook de pers spreekt over hun voordelen. Massaal gebruik lijkt daarentegen nog niet aan de orde.*

*We hopen dat er binnen twee jaar voldoende technologische vooruitgang is geboekt om de kosten te doen dalen. Ook is het belangrijk over relatief ruime voertuigen te beschikken, die grotere afstanden kunnen afleggen dan momenteel het geval is.*

*Er bestaan in het buitenland enkele experimenten, maar ze zijn nog erg beperkt.*

*Tot op vandaag werd nog geen enkele vergunning verleend voor een hybride voertuig aan een Brussels taxibedrijf. Sommige uitbaters hebben hun traditionele voertuigen inderdaad vervangen door hybride voertuigen, maar dat is momenteel een persoonlijke investeringskeuze waarvoor nog geen enkele financiële steun wordt voorzien. Ik denk trouwens dat die steun onder de bevoegdheid valt van de minister van Economie en Tewerkstelling. Mijn administratie heeft een systeem van specifieke vergunningen voor dat type voertuigen nog niet onderzocht.*

*Ik hoop dat er binnenkort elektrische voertuigen op de markt komen die op financieel vlak interessanter zijn voor de taxisector.*

la technologie nécessaire au développement de ce type de véhicules et qu'ils seront, en outre, accessibles d'un point de vue financier.

Je rappelle en outre qu'il est important de pouvoir disposer de véhicules électriques relativement grands et pouvant véritablement faire office de taxis, tout en étant à même de parcourir des distances plus importantes que celles observées actuellement.

Certaines expériences sont menées à l'étranger, mais elles sont encore très limitées.

En ce qui concerne les taxis hybrides, aucune licence destinée aux véhicules hybrides n'a été accordée à la société Eco Taxi ou à tout autre exploitant de taxis de la Région de Bruxelles-Capitale à ce jour. Des exploitants ont remplacé leur voiture traditionnelle par une voiture hybride et j'apprécie qu'ils veuillent présenter des taxis avec un label écologique. Mais c'est actuellement un choix d'investissement personnel de ces entreprises de taxis et il n'existe encore aucune licence spécifique octroyée par la Région de Bruxelles-Capitale pour des véhicules hybrides.

Il est exact que cinq exploitants de taxis utilisent aujourd'hui des véhicules hybrides. C'est la raison pour laquelle Toyota parle d'une douzaine de commandes de taxis hybrides. Aucun soutien financier émanant de mon administration ne leur a été accordé. Mais je pense que ce type de soutien relève plutôt de la compétence de l'administration de l'Économie et de l'Emploi.

Mon administration n'a pas encore étudié de système d'attribution de licence spécifique pour ce type de véhicules comme il en existe à New York, Toronto ou Sydney.

Je réitère ici mon désir qu'il y ait dès que possible des voitures électriques sur le marché et que celles-ci soient financièrement accessibles pour le secteur.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel.-** Vous évoquez dans votre réponse les problèmes de recharge, de coûts, et les problèmes techniques. Pourquoi ce système qui a pourtant fait ses preuves à Lisbonne ne pourrait-il pas fonctionner également à

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

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** *(in het Frans).*- *U had het over problemen met herladen, de hoge kostprijs en technische problemen. Het systeem blijkt nochtans goed te werken in Lissabon. Waarom zou dat in Brussel niet kunnen? De*

Bruxelles ? L'état de ce dossier est pire que ce que j'imaginai car aucune avancée majeure n'a été réalisée. Ceci, malgré un plan stratégique visant à rendre plus propres les taxis bruxellois circulant en permanence dans la ville.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les mesures prises contre le risque de crues le long du canal de Bruxelles".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Marion Lemesre.**- Aux alentours du 15 novembre dernier, la Belgique a été touchée par de fortes pluies, lesquelles avaient causé une importante montée des eaux sur divers cours d'eau du pays.

Notre capitale n'avait pas été épargnée puisque le canal avait connu une montée des eaux rapides qui susciterent, à l'époque, de gros problèmes.

En effet, l'écluse de Molenbeek menaçait de céder. Les forces de l'ordre et les autorités du Port de Bruxelles étaient restées sur le qui-vive autour de cette écluse, à hauteur du quai de l'Industrie. À cet endroit critique de la capitale, le niveau de la Senne n'avait pas cessé de monter provoquant une situation de crise au niveau du Port de Bruxelles.

La police avait même fait évacuer les voitures stationnées aux abords du canal. À un moment donné, la situation était tellement critique qu'il était impossible de savoir si l'écluse allait résister aux conditions climatiques extrêmes.

Le reste de Bruxelles ne fut pas épargné puisque, d'Anderlecht jusqu'au centre-ville, la police avait déployé un important dispositif tout le long du canal. Des patrouilles circulaient sur les berges et

*situatie is erger dan ik had gedacht: er is nog geen enkele vooruitgang geboekt in dit dossier. Dat is in tegenspraak met het Taxiplan.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de maatregelen tegen overstromingsgevaar langs het Brussels kanaal".

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- Rond 15 november heeft het hevig geregend waardoor het waterpeil ongeveer overal steeg. Het Brussels kanaal is evenmin gespaard gebleven. De sluis van Molenbeek begaf het bijna en de ordediensten bleven ter hoogte van de Industriekaai ter plaatse om het waterpeil van de Zenne in het oog te houden. De politie liet de auto's langs het kanaal evacueren.

*Langs het kanaal stond de politie tot in het stadscentrum paraat. Patrouilles seinden het waterpeil door naar de Haven. De schippers bleven waakzaam. Het scheelde niet veel of sommige boten dreven de kade op. Het water is in Anderlecht tot 1,80 m gestegen.*

*Gelukkig is de situatie vervolgens genormaliseerd. Welke lessen hebt u getrokken uit deze situatie? Zowel in het voor- als najaar is wateroverlast mogelijk. Hoe zien onze sluizen eruit? Zijn ze intussen versterkt, zeker die van Molenbeek? Werden de oevers en de kades ook aangepakt?*

*Een coördinatiecel zou de evolutie in het oog houden. Is er een debriefing gehouden? Welke conclusies zijn toen getrokken? Wie maakt deel uit van de cel? Wordt er ook met de gemeenten*

mesuraient le niveau des eaux afin de tenir informé le Port de Bruxelles.

Quant aux bateliers, ils ont dû veiller afin de s'assurer que leur navire ne chavire pas. À hauteur d'Anderlecht, certaines péniches ont même failli monter sur le quai où l'eau était montée jusqu'à 1m80 !

Heureusement, la situation s'est stabilisée et a repris un cours normal. Cependant, Mme la ministre, je voudrais vous interroger sur les leçons tirées de cet événement.

En effet, la période hivernale et printanière, avec ses périodes pluvieuses voire de gel et de dégel, peut être propice aux inondations. Il n'est pas déraisonnable de penser que l'événement décrit plus haut puisse se reproduire.

Dès lors, quel est l'état de nos écluses ? Celles-ci ont-elles été renforcées ? Qu'en est-il plus particulièrement de l'écluse de Molenbeek ? Des aménagements ont-ils également été effectués sur les quais et les berges ?

Une cellule de coordination avait été mise en place afin de suivre l'évolution de la situation. Un débriefing a-t-il été organisé à l'époque ? Quelles en ont été les conclusions ? Quelles sont les personnes qui composent ce groupe d'évaluation ? Qu'en est-il de la collaboration avec les communes concernées ?

Enfin, comment s'effectue l'information auprès des bateliers, de même qu'auprès des différents organes responsables de la circulation fluviale ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** L'écluse de Molenbeek n'a jamais menacé de céder pendant les crues exceptionnelles de novembre 2010. L'eau passait effectivement au-dessus des portes d'écluse et menaçait d'inonder la centrale haute tension qui procure l'électricité nécessaire au fonctionnement normal des installations. Quant au plateau de l'écluse, comme il est en dépression d'environ deux mètres par rapport au niveau de la ville, il aurait pu faire office de bassin d'orage et absorber encore longtemps l'excédent d'eau.

*samengewerkt?*

*Hoe worden de schippers en de scheepvaartsdiensten op de hoogte gehouden?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Tijdens de uitzonderlijk hoge waterstand van november 2010 is er nooit een risico geweest dat de sluis van Molenbeek het niet zou houden. Het overtollige water kwam terecht in het sluisbekken dat twee meter lager ligt dan het niveau van de stad. Dat bekken was nog niet volgelopen en had nog een hele tijd dienst kunnen doen als stormbekken. Doordat het water over de sluisdeuren liep, dreigde het wel de hoogspanningscentrale onder water te zetten die de elektriciteit voor de sluis levert.*

Ce qui préoccupait principalement la cellule de crise du Port, à ce moment, était donc bien la perte de cette centrale dont la remise en état aurait provoqué l'arrêt de l'écluse - et donc de la navigation - pour une longue période après les événements.

Au Bassin de batelage à Anderlecht, la situation a été plus critique pour les habitants des bateaux-logements. En effet, la montée brutale des eaux et le fait que ces bateaux ne sont pas ou peu chargés - et donc peu enfoncés dans l'eau - a eu pour conséquence que ces bateaux ont failli monter sur la défense de berge. Les habitants de ces bateaux ont pu prendre des mesures adaptées pour les maintenir dans le canal.

Des leçons ont été tirées de ces événements. Certaines mesures ont donc bien été prises à Molenbeek. Pour protéger la centrale, des sacs de sable et des panneaux étanches pourront être mis en place. La mise en œuvre d'un "shunt" ou "bypass" des vannes de l'écluse a été introduit dans les procédures standard des éclusiers ; il permet d'effacer l'écluse comme obstacle physique et de faciliter l'écoulement de l'eau.

Un système de préalerte est actuellement étudié avec les deux autres Régions, et leur laboratoire des voies hydrauliques, afin de prendre des mesures préventives comme abaisser temporairement les niveaux de référence des biefs, placer des perches au bassin de batelage pour empêcher les bateaux de sortir du canal, informer les usagers, etc. Ce système enverra des messages d'alerte à toutes les personnes concernées, à partir de capteurs placés sur les cours d'eau en amont.

Aucun aménagement supplémentaire n'a été apporté au niveau des berges, car nous pouvons, à ce stade, estimer que les "bypass" des écluses vont pouvoir absorber le gros de la crue.

Après l'état d'urgence, le gouverneur de Bruxelles a demandé aux instances participantes au centre de crise provincial qui a été activé le 13 novembre de transmettre leurs constatations en ce qui concerne la gestion de l'eau. Celles-ci ont formé, avec les constatations des autres provinces touchées, la base pour une concertation fédérale au niveau du centre de crise du SPF Intérieur et ensuite à la session d'information "Lessons learned : hiver rude de 2010-2011" qui a été organisée le 16 novembre

*Dat zou betekend hebben dat de sluis en dus ook de scheepvaart op het kanaal een tijd buiten werking zou zijn. In het Scheepsbekken in Anderlecht was de toestand kritischer voor de bewoners van de woonboten. Daar moesten specifieke maatregelen worden getroffen om de boten in het kanaal te houden.*

*We hebben lessen getrokken uit deze gebeurtenissen. Om de centrale in Molenbeek te beschermen, kunnen we zandzakjes en waterdichte schotten plaatsen. In de standaardprocedures hebben we een 'bypass' van de sluisdeuren opgenomen, waardoor het water gemakkelijker kan wegstromen.*

*Samen met de andere gewesten werken we aan een alarmsysteem dat preventieve maatregelen mogelijk moet maken, zoals een tijdelijke verlaging van de referentiehoogtes van de kanaalvakken, de plaatsing van stokken die de woonboten in het kanaal moeten houden, enzovoort. Het systeem zal ook alarmberichten sturen aan alle betrokkenen. Aan de bermen wordt momenteel niets veranderd omdat de 'bypass' van de sluisen normaal gezien volstaat.*

*Na de noodtoestand heeft de gouverneur van Brussel aan alle betrokken instellingen gevraagd om hun bevindingen mee te delen in verband met het waterbeheer. Ook in de andere provincies werd een dergelijke evaluatieronde georganiseerd. Op basis daarvan heeft het crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken op 16 november 2010 een informatiesessie gehouden over de lessen die men uit deze ervaring kan trekken.*

*De Haven van Brussel heeft de volgende inlichtingen bezorgd aan de gouverneur:*

*- een chronologisch verslag van de feiten;*

*- de telefoonnummers van de Haven van Brussel en van de gebruikers van de waterwegen die over nuttige hulpmiddelen beschikken, zoals de zeescouts en de marinekadetten;*

*- een overzicht van de problemen inzake de permanentie van Leefmilieu Brussel en het waterbeheer van de Zenne;*

*- een pleidooi voor de invoering van een gecoördineerd waterbeheer in het Brussels Gewest.*

2010 par les autorités fédérales.

Le Port de Bruxelles a transmis les informations suivantes aux services du gouverneur :

- un compte rendu chronologique des faits qui se sont produits lors des crues ;
- des numéros de téléphone du Port de Bruxelles, mais aussi des usagers des voies d'eau utilisant des moyens utiles tels que les scouts de mer ou les cadets de la marine ;
- les problèmes relatifs à la permanence de Bruxelles Environnement et à la gestion de l'eau de la Senne ;
- l'expression du souhait d'une gestion de l'eau coordonnée en Région bruxelloise.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Marion Lemesre.**- Je n'ai pas de question complémentaire.

- *L'incident est clos*

#### QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

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

concernant "les affaissements de voirie".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Lemesre.

**Mme Marion Lemesre.**- Fin novembre dernier, la chaussée s'est effondrée à Schaerbeek à la suite d'une fuite dans une conduite d'eau. Un trou - mais l'on devrait plutôt parler de cratère - de huit mètres sur quatre et d'une profondeur de trois mètres s'est formé avenue Rogier. Cet incident a causé bien des tracasseries aux habitants puisque des habitations ont été

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Ik heb geen bijkomende vraag.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

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

betreffende "de wegverzakkingen".

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

**Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).**- *Eind november 2011 verzakte de Rogierlaan in Schaerbeek na een lek in een waterleiding. Er ontstond een krater van acht meter op vier en drie meter diep. De omwonenden zaten zonder water en een deel van de weg moest afgesloten worden voor het verkeer. De werken hebben twee weken*

privées d'eau et une partie de l'avenue a dû être fermée à la circulation afin de placer une conduite d'urgence. Ces travaux ont duré une quinzaine de jours.

On se souvient de ce que les années précédentes, l'actualité bruxelloise était rythmée par la répétition, aux quatre coins de la Région, de ce genre d'incidents. Un quotidien avait d'ailleurs, en juin 2010, fait le point sur "un an de trous", en évoquant onze incidents similaires entre le 14 août 2009 et le 10 juin 2010. Tout le monde a encore en mémoire l'incident du boulevard Général Jacques à Ixelles - une commune qui avait été d'ailleurs durement frappée par la malchance - qui avait causé bien des soucis de circulation.

Serait-il possible de connaître le nombre de ces incidents depuis ce 10 juin 2010, jusqu'à l'épisode de l'avenue Rogier ? De manière plus structurelle, la porosité des égouts causée par des fissures, ainsi que des travaux de chantiers mal effectués, sont les principales causes de ces problèmes. On peut également pointer du doigt les périodes successives de gel et de dégel et, dans une moindre mesure, les vibrations du trafic.

Je ne rentrerai pas dans le débat concernant l'état de vétusté des égouts de la capitale. La question suivante s'adresse davantage à Mme la ministre de l'Environnement, mais je suppose que vous répondrez pour elle.

Je voudrais toutefois savoir si, au sein d'Hydrobru, il existe une cellule spéciale conçue pour prévenir un maximum ces problèmes. Dans l'affirmative, comment fonctionne-t-elle ? De quels moyens humains et techniques dispose-t-elle ?

Quand un incident se déclare - et je m'adresse là davantage à la ministre des Travaux publics -, quels sont les moyens mis en œuvre afin de revenir le plus rapidement à une situation normale ?

L'année dernière, les travaux du boulevard Général Jacques, mais aussi et surtout ceux de l'avenue Louise, avaient engendré de nombreux désagréments, tant en ce qui concerne la circulation automobile que celle des transports en commun. Qu'en est-il ?

Je voudrais également savoir si une coordination spéciale existe entre vos services, dans le but

*geduurd.*

*De voorbije jaren kwam dit soort incidenten regelmatig voor in het Brussels Gewest. Denk maar aan het beruchte incident op de Generaal Jacqueslaan in Elsene, een gemeente die overigens vaak getroffen wordt. Een krant telde elf gevallen tussen 14 augustus 2009 en 10 juni 2010.*

*Hoeveel incidenten deden er zich voor tussen 10 juni 2010 en de wegverzakking op de Rogierlaan? De voornaamste oorzaken van de problemen zijn sploten in de riolering en slecht uitgevoerde werken. Secundaire oorzaken zijn de opeenvolgende perioden van vorst en dooi en de trillingen veroorzaakt door het verkeer.*

*De toestand van de riolering is iets voor de minister van Leefmilieu, maar goed. Bestaat er binnen Hydrobru een speciale cel die zich bezighoudt met deze problematiek? Hoe werkt zij en over welke middelen beschikt zij?*

*Als er zich een incident voordoet, welke middelen worden dan ingezet om de weg zo snel mogelijk in zijn normale toestand te herstellen?*

*Vorig jaar veroorzaakten de werken aan de Generaal Jacqueslaan en aan de Louizalaan heel wat overlast voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Hoe zit het daarmee?*

*Bestaat er een speciale coördinatie tussen uw diensten om de duur van de werken tot een minimum te beperken?*

évident de limiter dans le temps les chantiers inhérents à ce type d'incidents.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Dans un premier temps, je répondrai aux questions en rapport avec mon domaine de compétences. Je répondrai ensuite aux questions posées à Mme Huytebroeck.

À l'occasion d'un sinistre dans les égouts occasionnant des dégâts à la voirie, il faut savoir que seul le gestionnaire des égouts, Vivaqua, est compétent pour définir les travaux de remise en état, en tenant compte au mieux de l'impact sur la circulation. Dans la mesure du possible, cela doit se faire en accord avec la police.

En ce qui concerne l'intervention de mon administration, c'est la permanence Mobiris qui est en premier lieu informée, souvent même par les services de police arrivés premiers sur place. Par ailleurs, Vivaqua envoie un formulaire de régularisation pour intervention urgente à la Cellule coordination des chantiers.

En ce qui concerne la coordination des chantiers, une commission se réunit toutes les semaines pour passer en revue les chantiers en cours et à venir, afin de régler au mieux les impacts du point de vue de la mobilité.

Dans de tels cas urgents d'effondrement de voirie, c'est à nouveau l'impétrant concerné qui, techniquement, définit les travaux de remise en état et leur mode d'exécution, cela sans aucune ingérence de mon administration, pour des raisons évidentes de responsabilité.

Voici les éléments de réponse fournis par la ministre Evelyne Huytebroeck. Vivaqua procède à plus d'un millier d'interventions d'urgence sur des conduites de distribution d'eau et d'égout pour prévenir ou réparer des dommages susceptibles de causer des affaissements de voiries. Ces interventions présentent donc des degrés d'importance variables. Le nombre d'interventions résultant d'un affaissement de voirie reste inférieur au nombre total d'interventions d'urgence sur des conduites de distribution d'eau ou d'égout.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Als er iets gebeurt met de riolering en er schade is aan de weg, is alleen Vivaqua, de beheerder van het rioolnet, bevoegd om de herstellingswerken te regelen. Bij voorkeur gebeurt dat in overleg met de politie.*

*In eerste instantie wordt de permanentie Mobiris geïnformeerd, vaak door de politie ter plaatse. Vivaqua doet ook altijd een aanvraag om dringende werken te mogen uitvoeren bij de Cel voor de Coördinatie van de Werven.*

*Elke week bespreekt een commissie de lopende en komende werven, om de impact op de mobiliteit zoveel mogelijk te beperken.*

*Bij ernstige wegverzakkingen moet Vivaqua bepalen hoe de werken technisch moeten worden aangepakt. Mijn administratie is daar niet bij betrokken.*

*Mevrouw Huytebroeck antwoordt het volgende. Vivaqua voert jaarlijks ruim duizend ingrepen uit aan de waterleidingen en rioleringen om schade te voorkomen of te herstellen. Dat zijn er dus veel meer dan alleen de ingrepen die nodig zijn ten gevolge van een wegverzakking.*

*Vivaqua heeft een centrale wachtdienst, waar 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 iemand aanwezig is. Het globale budget voor het geheel van de werken bedraagt tussen 6 en 8 miljoen euro per jaar.*

*Een cel van Vivaqua inspecteert tussen 50 en 60 kilometer riolering per jaar en inventariseert de toestand van het rioolnet. Ongeveer een derde van het netwerk is in slechte tot zeer slechte staat. Een gespecialiseerd adviesbureau volgt de werken.*

*Er is een renovatieprogramma lopende voor het rioolnet. Dat programma bestaat uit vier vijffarenplannen, met een budget van 75 miljoen euro per jaar. Het eerste vijffarenplan (2010-2014) omvat de financiering van de dringende werken en van de inventaris.*

Les urgences sont relayées par le service de garde central de Vivaqua, où une permanence humaine est assurée 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7. Un service de piquet prend le relais en cas de besoin. Le budget consacré à ces travaux urgents oscille entre 6 et 8 millions d'euros par an.

La cellule ETAL (état des lieux) réalise entre 50 et 60 kilomètres d'inspection d'égouts par an, avec des endoscopies des branchements particuliers, afin de cartographier l'état structurel des égouts bruxellois, dont on estime qu'un tiers environ est en mauvais état, voire en très mauvais état. Les travaux sont suivis par un bureau d'études spécialisé.

Un programme de rénovation des égouts est prévu sur vingt ans, sur la base de plans quinquennaux, pour un budget de 75 millions d'euros par an. Un premier plan quinquennal d'investissement, adopté pour la période de 2010 à 2014, est d'ores et déjà d'application. Il comprend le financement des interventions urgentes visées ci-dessus, ainsi que les états des lieux.

La coordination est réglée comme suit : lors de toute intervention urgente des services de Vivaqua, les services de secours sont prévenus, ainsi que le gestionnaire de la voirie, à savoir les communes ou Bruxelles Mobilité. Si une intervention urgente nécessite une prolongation de chantier, celle-ci fait l'objet d'une régularisation, par la commission pour les voiries régionales, ou par la commune pour les voiries communales.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE 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 "la procédure de désignation  
d'un nouveau directeur général à la STIB".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Fraiteur.

*Bij elke dringende ingreep van Vivaqua worden de hulpdiensten gewaarschuwd, evenals de wegbeheerder (de gemeente of Mوبiel Brussel). Als een werf wegens de ingreep van Vivaqua langer duurt dan gepland, moet de werf worden geregulariseerd (via de commissie voor gewestwegen en via de gemeente voor gemeentewegen).*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR**

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

**betreffende "de procedure voor de  
aanwijzing van een nieuwe directeur-  
generaal bij de MIVB".**

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** À la suite de la démission d'Alain Flausch, le poste de directeur général de la STIB est actuellement vacant. Comme le signale le quotidien La Capitale, il est actuellement occupé par un intérimaire soutenu, semble-t-il, par la ministre des Transports. Il semblerait que ce directeur général adjoint ait été désigné à cette fonction sans appel à candidatures, ni épreuve de sélection.

Tout ceci semble se faire dans l'indifférence la plus totale des autres membres du gouvernement bruxellois, alors que les questions se bousculent. À la suite de quelle procédure l'actuel directeur général adjoint de la STIB a-t-il été désigné à cette fonction ? Un examen a-t-il été réalisé ? Y avait-il d'autres candidats ? Quels ont été les critères de sélection pour cette fonction ? Comment s'organise la procédure de désignation du nouveau directeur général de la STIB ? Quels sont les critères qui seront retenus ? Dans quel délai est-il prévu de désigner un nouveau directeur général ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Comme vous vous en doutez, pour une fonction aussi importante que celle de directeur général de la STIB, l'ensemble du gouvernement est impliqué dans la désignation du successeur de M. Flausch.

Le gouvernement élabore en ce moment la procédure à suivre pour la désignation d'un successeur à M. Flausch. Il va de soi que cette procédure se déroulera en public et que les candidats seront soumis à une évaluation, à une interview ainsi à qu'une présentation devant une commission de sélection. Le calendrier précis et la composition de la commission de sélection seront déterminés dans les meilleurs délais. Le gouvernement souhaite que des professionnels du secteur fassent partie de celle-ci.

Sans vouloir être exhaustive au sujet des compétences et des expériences, étant donné que la procédure à suivre et la description de la fonction sont en ce moment encore soumis au gouvernement, il est évidemment logique que le candidat devra :

- avoir des compétences en matière de management général ;

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Gelet op het ontslag van de heer Flausch is de functie van directeur-generaal van de MIVB vacant. De post van directeur-generaal wordt momenteel door een interimaris ingevuld, namelijk de adjunct-directeur-generaal, die blijkbaar zonder enige vorm van selectieprocedure is aangesteld. Hij zou de steun van de minister genieten.**

*De andere leden van de regering vinden dat blijkbaar normaal. Welke procedure heeft men voor de aanstelling van de adjunct-directeur-generaal gevolgd? Vond er een examen plaats? Wat waren de selectiecriteria? Volgens welke procedure en criteria wordt de nieuwe directeur-generaal van de MIVB benoemd? Wanneer is de benoeming gepland?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De hele regering is betrokken bij de benoeming van de opvolger van de heer Flausch en werkt op dit moment de openbare procedure uit. De kandidaten worden geëvalueerd, geïnterviewd en aan een selectiecommissie voorgesteld. De precieze timing en samenstelling van de selectiecommissie, waarin liefst ook professionelen zullen zetelen, worden zo snel mogelijk bekendgemaakt.**

*Logischerwijze moet de kandidaat managementkwaliteiten kunnen voorleggen en het dagelijks beheer van een organisatie met 7.000 werknemers kunnen garanderen, over voldoende ervaring beschikken en affiniteit met het openbaar vervoer kunnen aantonen.*

*De functie wordt zoals gebruikelijk tijdelijk ingevuld door de adjunct-directeur-generaal, om de continuïteit van de dienstverlening te kunnen waarborgen. De adjunct-directeur-generaal werd in 2005 aangesteld na een openbare procedure die een evaluatie en een gesprek met een jury omvatte.*

- avoir des compétences en matière de gestion journalière d'une organisation de grande ampleur, la STIB employant près de 7.000 personnes ;

- avoir suffisamment d'expérience dans le secteur concerné ;

- pouvoir présenter une certaine affinité avec les transports publics.

L'intérim sera assuré selon les règles normales de la continuité des services publics. Le directeur général adjoint assumera par conséquent temporairement la direction. Le directeur général adjoint actuel a été désigné en 2005 après une procédure publique comportant une évaluation et une interview devant un jury.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Si je comprends bien, le directeur général adjoint a été désigné en 2005. Je suis interpellée par votre réponse dans la mesure où l'on a l'impression que le dossier de nomination du directeur général de la STIB stagne. Ainsi, vous me dites très vaguement que cette nomination se fera "dans les meilleurs délais possibles". Je souhaiterais qu'un dossier d'une telle importance soit traité en toute transparence et relativement rapidement.

Ayant connaissance de tous les enjeux qui y sont liés, nous ne pouvons nous permettre de laisser un dossier aussi important que celui de la STIB entre les mains d'un directeur adjoint désigné en 2005, sans que la procédure de nomination ne se mette réellement en place. Votre affirmation que cela se fera "dans les meilleurs délais possibles" ne me satisfait pas réellement, car elle ne renseigne en rien sur la suite des événements. Attend-on les élections communales ? Que se passe-t-il exactement ? Des jeux politiques se mettent-ils en place ?

J'aimerais donc avoir des précisions quant à cet enjeu d'une importance capitale pour l'avenir de nos transports en commun.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je peux difficilement ajouter quoi que ce soit à ce que je vous ai dit. Comme je vous l'ai expliqué, l'ensemble

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Ik heb de indruk dat het dossier geblokkeerd is. U zegt dat de benoeming 'zo snel mogelijk' zal plaatsvinden. Zo'n belangrijke benoeming gebeurt best in alle openbaarheid en op korte termijn.*

*We kunnen niet zomaar een interimaris aan de slag laten zonder een aanstellingsprocedure te starten. Uw antwoord voldoet niet. Wacht men misschien op de gemeenteraadsverkiezingen? Wat is er echt aan de hand? Worden er politieke spelletjes gespeeld?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik kan u niets meer zeggen. De regering bekijkt de te volgen procedure. Zodra ik iets weet,*

du gouvernement examine actuellement quelle sera la meilleure procédure. Celle-ci, je le répète, sera ouverte aussi rapidement que possible et tout le monde sera évidemment aussitôt mis au courant.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. AZIZ ALBISHARI

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

**concernant "le réaménagement de la  
Barrière de Saint-Gilles".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Albishari.

**M. Aziz Albishari.**- Une demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement complet de la Barrière de Saint-Gilles, élaborée et déposée par Bruxelles Mobilité, est en fin de parcours administratif. La commission de concertation s'est réunie le 28 octobre dernier, mais à l'heure actuelle, je n'ai pas d'information sur ses conclusions finales. Ce projet a fait l'objet d'un rapport d'incidences. C'est positif et il faut le souligner.

En termes de mobilité, l'endroit est compliqué et très fréquenté : sept avenues, dont six inter-quartiers, un charroi lourd, une ligne de bus, deux lignes de trams, une station de préméto avec trois lignes souterraines, ainsi que la présence de plusieurs établissements scolaires et de commerces de proximité. Tout cela fait que la circulation piétonne y est très importante, alors que les trottoirs y sont souvent réduits à la portion congrue, avec des obstacles absurdes comme des cabines Belgacom placées perpendiculairement à la circulation, une multiplication de poteaux d'éclairage, de signalétique routière, de feux de signalisation, etc. Cela complique d'autant plus la circulation des piétons, et a fortiori des personnes à mobilité réduite (PMR). Quant à la circulation des cyclistes, la situation s'est améliorée depuis les travaux d'asphaltage partiel de la place cet été. Ces travaux ont été réalisés sans permis, faut-il le souligner, au titre d'urgence pour la sécurité.

*deel ik het u mee.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AZIZ ALBISHARI

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

**betreffende "de heraanleg van de Bareel van  
Sint-Gillis".**

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

**De heer Aziz Albishari** (*in het Frans*).- *Mobiel Brussel heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de volledige heraanleg van de Bareel van Sint-Gillis. Het overlegcomité vergaderde op 28 oktober over de kwestie, maar ik ben nog niet op de hoogte van het uiteindelijke resultaat. Er werd een effectenstudie uitgevoerd, wat een goede zaak is.*

*De Bareel van Sint-Gillis is een zeer druk, complex verkeersknooppunt waar zeven lanen samenkomen en twee tramlijnen voorbijrijden. Er zijn meerdere scholen en winkels in de buurt. Daarom lopen er ook altijd veel voetgangers. Jammer genoeg zijn de voetpaden er erg smal en bezaaid met allerlei obstakels, zoals telefooncellen, verlichtingspalen, enzovoort. Dat maakt het er niet gemakkelijker op voor de voetgangers, en zeker niet voor personen met een beperkte mobiliteit. Voor fietsers is de situatie iets verbeterd sinds het plein deze zomer werd geasfalteerd. Dat gebeurde overigens zonder vergunning, aangezien de werken uit veiligheidsoverwegingen dringend moesten worden uitgevoerd.*

*Alle stedelijke functies zijn in de omgeving van het plein terug te vinden. Jammer genoeg komen ze vaak in elkaars vaarwater terecht. Autoverkeer is dominant aanwezig op de Bareel van Sint-Gillis, en daar zullen de huidige plannen geen verandering in*

Les enjeux sont d'autant plus importants que presque toutes les fonctions urbaines se trouvent là concentrées et interagissent parfois de manière contradictoire : habitat, commerces, équipements scolaires et d'intérêt collectif, en plus des fonctions liées à la mobilité, dont le trafic automobile. Physiquement, c'est le trafic automobile qui est largement dominant, et ce n'est pas ce projet qui changera la donne.

Or, le plan communal de mobilité (PCM) préconise "une valorisation de l'espace pour améliorer les déplacements par modes doux et la qualité de vie". On y ajoute que "de la même manière que pour les transports collectifs, la valorisation des modes doux, notamment en termes de largeurs de trottoirs et de pistes cyclables, se fera nécessairement au détriment de l'espace actuellement dédié à la voiture particulière". Plus loin, le PCM préconise également des dispositifs réduisant la pression automobile de 20%.

D'autres initiatives, comme le Plan Iris-2, ambitionnent également une telle baisse de la pression automobile.

Comment ce projet s'inscrit-il dans les objectifs du Plan Iris 2, en particulier dans ses aspects de réduction de la pression automobile ?

Comment s'inscrit-il dans les objectifs du Plan communal de mobilité ?

Au vu des plans, la circulation des piétons a fait l'objet d'une attention particulière, même si cela nous semble largement insuffisant. La question du mobilier urbain disparate et de ses implantations, qui sont autant d'obstacles pour les usagers, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les parents avec landau, subsiste cependant. Dans ce dossier, comment votre administration traite-elle la question de la circulation des piétons et personnes à mobilité réduite d'une part, et celle du mobilier urbain d'autre part ?

Le rapport d'incidences est une bonne pratique. Pourquoi en avoir réalisé un dans ce dossier et pas dans d'autres qui sont aussi importants, voire plus importants ? Quel est le choix de Bruxelles Mobilité en termes de rapports d'incidences ?

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

*brengen.*

*In het gemeentelijke mobiliteitsplan van Sint-Gillis is er sprake van een opwaardering van de openbare ruimte ten behoeve van zachte weggebruikers en de levenskwaliteit. Voorts vermeldt het plan dat de maatregelen voor fietsers en voetgangers er noodzakelijkerwijze toe zullen leiden dat het autoverkeer plaats moet ruimen. Er staan ook maatregelen in het plan om het autoverkeer met 20% terug te dringen.*

*Andere beleidsinitiatieven, zoals het Irisplan, beogen eveneens een daling van het autoverkeer.*

*Hoe sluit het project aan bij het Iris 2-plan en het gemeentelijke mobiliteitsplan?*

*Blijkbaar gaat er bijzondere aandacht naar de voetgangers, ook al vindt mijn fractie dat de maatregelen nog ontoereikend zijn. Op de voetpaden staat nog steeds allerlei stadsmeubilair in de weg. Dat is vooral hinderlijk voor personen met een beperkte mobiliteit en ouders met kinderwagens. Hoe zult u die problemen oplossen?*

*Het is goed dat u een effectenstudie uitvoert. Dat zou trouwens ook voor andere dossiers moeten gebeuren, die even belangrijk zijn. Op basis van welke criteria beslist Mobiliteit Brussel of er al dan niet een effectenstudie nodig is?*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le projet de réaménagement envisagé accorde la priorité aux piétons et aux cyclistes. La question de la pression automobile n'est pas liée à la structure d'un carrefour.

Concernant la Barrière de Saint-Gilles, la création d'un giratoire avec anneau prioritaire devrait permettre de mieux canaliser les différents flux de circulation et améliorer la fluidité au niveau du carrefour.

Le projet a pour objectif de réduire l'espace réservé aux voitures, tout en améliorant les déplacements des transports en commun. La sécurité des cyclistes au niveau du rond-point est accrue.

La réalisation d'un espace de qualité pour les piétons accentue le côté convivial de l'endroit. L'accroissement de l'espace réservé aux piétons permet notamment de prévoir un aménagement de qualité pour les personnes à mobilité réduite.

Le point lié au rapport d'incidences est de la compétence de mon collègue ministre de l'urbanisme. Dans cette matière, mon administration se conforme aux exigences de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement pour déclarer le dossier de demande de permis complet.

**Mme la présidente.-** La parole est à M. Albishari.

**M. Aziz Albishari.-** Ces réponses furent assez sommaires puisqu'elles sont, pour la plupart, des affirmations de bonne volonté. Je ne trouve toutefois pas dans vos réponses de solutions aux problèmes que je soulève.

Je pense notamment à la façon dont votre administration gère le mobilier urbain sur les trottoirs et autres passages pour piétons. Je n'ai pas non plus trouvé de réponse à ma question portant sur la réduction de la pression automobile, sauf lorsque vous me dites que ce n'est pas à un carrefour - et le terme est important - que l'on pourra agir en la matière. Dans ce cas, où le fera-t-on ? J'ai peur de ne pas comprendre.

Je ne doute pas de la bonne volonté de l'administration, ni de la vôtre. Cependant, je n'ai pas trouvé matière à me rassurer dans les réponses

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *In de plannen voor de heraanleg gaat de aandacht vooral naar de noden van de voetgangers en de fietsers.*

*Aan de Bareel van Sint-Gillis zal een rotonde met een voorrangring worden aangelegd om de verschillende verkeersstromen beter te kanaliseren en de doorstroming te verbeteren.*

*Doel is de ruimte voor de wagens te beperken en het bus- en tramverkeer vlotter te laten verlopen. Ook de veiligheid van de fietsers zal verbeteren. Er komt meer ruimte voor de voetgangers en de personen met een beperkte mobiliteit, wat het plein aangenamer zal maken.*

*Het effectenrapport valt onder de bevoegdheid van de minister van Stedenbouw. Mijn administratie houdt rekening met de eisen van het bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting bij het volledig verklaren van het vergunningsdossier.*

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

**De heer Aziz Albishari (in het Frans).-** *Uw antwoord getuigt van goede wil, maar ik hoor geen oplossingen voor de problemen die ik heb aangekaart. Ik denk bijvoorbeeld aan de manier waarop uw administratie het stadsmeubilair beheert.*

*Ik heb ook niets gehoord over de beperking van het autoverkeer. U zegt enkel dat het onmogelijk is om op een kruispunt het autoverkeer te beperken. Waar kan men het autoverkeer dan wel beperken? Ik begrijp u niet goed.*

*Bovendien gebruikt u het woord 'kruispunt' daar waar ik het over een 'plein' heb. Wij zijn het duidelijk niet eens over de hoofdfunctie van dit stuk openbare ruimte. Van de hoofdfunctie hangt nochtans veel af.*

que vous m'avez données par rapport à cette problématique.

En outre, comme je l'ai souligné, vous utilisez le terme "carrefour" là où j'utilise - comme d'autres d'ailleurs - celui de "place". Nous ne sommes donc visiblement pas d'accord sur la fonction première que devrait avoir ce que, pour rester neutre, je nommerais un "espace public". Cela détermine tout de même beaucoup de choses.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'aimerais aussi pouvoir créer à cet endroit une place conviviale et spacieuse. Lors de la réunion d'information tenue à Saint-Gilles, de bonnes idées ont été évoquées. Malheureusement, le contexte est tel, cette imbrication de rues et de fonctionnalités est si complexe, que nous ne pouvons envisager de modifier du tout au tout son affectation. Un autre problème, c'est que l'importance du trafic à cet endroit dégrade fortement la chaussée. Sous cette législation, nous avons déjà dû intervenir à deux reprises pour la réparer.

La proposition que nous avançons offre déjà un plan pour réduire la circulation automobile et donc renforcer la sécurité et le confort des piétons. C'est un premier pas dans l'amélioration de cette place qui se construira sans doute étape par étape sur le long terme. Nous sommes d'accord sur le fait qu'à terme, cette place devrait avoir un tout autre visage. Ce projet est un premier pas en ce sens.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME CAROLINE DÉSIR**

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

**concernant "l'abonnement J".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Désir.

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ook ik zou graag willen dat de Bareel een aangename plek wordt. Tijdens de informatievergadering in Sint-Gillis werden er heel wat goede ideeën geopperd. Helaas is de Bareel een zeer complex verkeersknooppunt dat we niet radicaal kunnen wijzigen. Bovendien verslijt het wegdek er snel door het drukke autoverkeer. Tijdens deze regeerperiode moest het al twee keer worden hersteld.*

*Ons voorstel moet leiden tot minder autoverkeer, wat goed is voor de veiligheid en het comfort van de voetgangers. Het is een eerste stap in de richting van een aangener plein, een project dat slechts geleidelijk aan kan worden gerealiseerd.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE DÉSIR**

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

**betreffende "het J-abonnement".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Désir heeft het woord.

**Mme Caroline Désir.-** Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de favoriser la mobilité des enfants de 6 à 12 ans en leur octroyant un abonnement gratuit aux transports publics du réseau de la STIB. Depuis le 1er septembre 2001, les 6-12 ans y voyagent donc gratuitement, ce qui est une excellente mesure.

Leurs parents doivent toutefois se procurer un abonnement J, qu'ils peuvent commander en ligne ou retirer dans une Bootik. Sur le site internet de la STIB, nous pouvons lire : "Pour les petits et les (un peu) plus grands, voyager avec la STIB, c'est tout à fait gratuit. Pour voyager gratuitement sur tout le réseau de la STIB, les parents des 6-11 ans doivent juste demander un abonnement J. L'abonnement J est gratuit. Cependant, un montant de 5 euros vous est demandé pour le pass Mobib."

En cas de perte de ce pass Mobib par l'enfant, les parents peuvent demander un duplicata. Celui-ci leur sera facturé 10 euros. Pour un enfant distrait, l'abonnement J peut dès lors très rapidement coûter 15, 25, voire 35 euros ! Les pertes de cartes Mobib par des enfants de moins de 12 ans sont extrêmement fréquentes pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les enfants si jeunes ont rarement un portefeuille. En règle générale, c'est donc le parent qui garde leur abonnement Mobib. Mais, dans certains cas, l'enfant doit se munir personnellement de son abonnement. Par exemple, en cas de sortie scolaire, les enseignants demandent que chaque enfant en dispose. Les cartables sont souvent laissés à l'école le temps de la sortie ; l'enfant met donc son abonnement en poche et risque de l'égarer.

Ensuite, de nombreux enfants bruxellois vivent dans des systèmes de garde alternée : une semaine chez un parent, une semaine chez l'autre. Ils doivent donc systématiquement penser à emmener leur carte Mobib chez le bon parent pendant la bonne semaine, ce qui multiplie encore les risques de perte.

Pourquoi faut-il absolument un abonnement pour cette catégorie d'enfants qui peuvent voyager gratuitement ? Ces enfants peuvent-ils être sanctionnés s'ils circulent sur le réseau de la STIB sans leur abonnement ? Est-il indispensable de faire payer le duplicata deux fois plus cher que le premier abonnement J en cas de perte ?

**Mevrouw Caroline Désir (in het Frans).-** De Brusselse regering heeft beslist om zes- tot twaalfjarigen een gratis MIVB-abonnement aan te bieden. Dat is een uitstekende maatregel.

*Hun ouders moeten wel een J-abonnement aanschaffen, dat volgens de MIVB website ook gratis is, al moet er 5 euro voor een Mobibpasje worden betaald.*

*Geraakt men het Mobibpasje kwijt, dan kan men voor de prijs van 10 euro een duplicaat aanvragen. Een verstrooid kind kost u dus al gauw 15 à 35 euro. Omdat kleine kinderen meestal geen portefeuille hebben, zijn het de ouders die het pasje bijhouden. De kinderen moeten het pasje wel zelf meenemen bij schooluitstappen. Veel kinderen leven een week bij de ene en de andere week bij de andere ouder, wat het risico op verlies nog vergroot.*

*Waarom moeten kinderen per se een abonnement bij zich hebben? Worden zij gesanctioneerd als ze het vergeten zijn? Waarom is een duplicaat tweemaal zo duur zijn als een origineel J-abonnement?*

*Hoeveel duplicata werden er in 2011 verstrekt? Welk bedrag hebben de J-abonnementen en de duplicata de MIVB opgeleverd?*

Combien de duplicata d'abonnement J ont-ils été délivrés en 2011 ? Quel est le bénéfice perçu par la STIB pour la facturation de ces abonnements et duplicata ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Les stations de métro étant progressivement équipées de portiques d'accès, un contrat de transport chargé sur une carte Mobib est indispensable pour permettre à un enfant de moins de douze ans de circuler sur l'ensemble du réseau.

La politique en matière de duplicata couvre l'ensemble des abonnés de la STIB sans exception, d'autant plus que le pourcentage de duplicata effectué sur les abonnements J en circulation n'est pas significativement supérieur à la moyenne générale : 9,5% pour les abonnements J contre 6,9% pour les autres. En outre, la STIB ne reçoit aucune dotation spécifique lui permettant d'offrir la gratuité du duplicata aux abonnés de moins de douze ans.

En 2011, 19.448 nouveaux abonnements J et 7.255 duplicata (portant sur l'ensemble des abonnements J en circulation) ont été délivrés. Ceci correspond à un montant total de 97.240 euros pour l'émission des nouvelles cartes Mobib et de 72.550 euros pour l'émission des duplicata. L'abonnement est, quant à lui, gratuit.

La facturation de ces abonnements et duplicata permet uniquement de couvrir les frais de fabrication et d'administration. Je crains donc malheureusement qu'une politique de gratuité des cartes ne soit pas envisageable.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Désir.

**Mme Caroline Désir.-** Dans la pratique, un tel système est absurde. Ce type de carte ne correspond pas au mode de fonctionnement d'enfants si jeunes.

Vous affirmez que les demandes de duplicata ne sont pas plus nombreuses pour les enfants. Pour avoir posé la question dans une Bootik, je puis vous assurer qu'elles sont innombrables. Les jeunes enfants ne circulent pas avec leur carte d'identité. J'entends cependant votre argument relatif aux

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Omdat de metrostations geleidelijk aan worden uitgerust met toegangspoortjes, moet een kind dat jonger is dan twaalf jaar in het bezit zijn van een Mobibkaart om zich op het volledige net te kunnen verplaatsen.

*De duplicatenregeling geldt voor alle MIVB-reizigers, zonder uitzondering. Het aantal duplicaten van J-abonnementen (9,5%) ligt bovendien niet zoveel hoger dan het gemiddelde (6,9%). De MIVB krijgt geen enkele subsidie om de duplicaten gratis te kunnen aanbieden aan kinderen jonger dan twaalf jaar.*

*In 2011 werden 19.488 J-abonnementen en 7.255 duplicaten van J-abonnementen uitgereikt. Die kosten 97.240 euro voor de nieuwe Mobibkaarten en 72.550 euro voor de duplicaten.*

*De facturatie van de abonnementen en duplicaten dekken enkel de productie- en administratiekosten. De kaarten volledig gratis maken, is dus niet mogelijk.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Désir heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Désir (in het Frans).-** Zo'n systeem is helemaal niet geschikt voor kleine kinderen.

*U beweert dat er voor kinderen evenveel duplicaten worden aangevraagd dan voor de overige houders van een Mobibkaart. Toen ik daarnaar informeerde in een bootik, beweerde het personeel het tegendeel.*

portiques.

Un enfant contrôlé sur le réseau de la STIB sans son abonnement gratuit peut-il être sanctionné ? Je citais le cas des sorties scolaires. Comment faire en pareil cas ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ce point figure dans notre réflexion sur les habilitations des contrôleurs de la STIB. Nous souhaitons qu'ils aient la possibilité de vérifier l'identité des personnes contrôlées, y compris des jeunes. Le gouvernement prépare une ordonnance visant à permettre aux agents de sécurité de la STIB d'effectuer de tels contrôles. Dans ce cadre seront précisées les modalités de contrôle des enfants.

J'espère pouvoir vous répondre très prochainement, l'ordonnance étant en cours de préparation.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE 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 "les conclusions de l'enquête de satisfaction de la STIB".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Bruxelles Mobilité, Ipsos et la STIB ont organisé une enquête de satisfaction à l'attention des voyageurs de la STIB, afin de connaître leur opinion et de tenter d'améliorer les services de la STIB en fonction des réponses qui seront apportées.

Nous voici en début d'année et l'enquête est donc clôturée. Il serait intéressant, pour les membres du parlement, d'en savoir plus sur cette étude, la tendance des avis émis, ainsi que les conclusions que la STIB en tire et le suivi qu'elle y apporte. Combien de personnes ont participé à cette enquête

*Kleine kinderen hebben hun identiteitskaart normaal gezien niet bij zich. Ik heb wel begrip voor uw argumenten inzake de poortjes.*

*Kan een kind dat zijn gratis abonnement niet bij zich heeft tijdens een MIVB-controle een boete krijgen? Ik gaf al het voorbeeld van de schooluitstappen.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Wij willen dat MIVB-controleurs de identiteit van de klanten kunnen controleren, ook die van de jongeren. De regering bereidt een ontwerp van ordonnantie voor om dat mogelijk te maken. Daarin zullen ook randvoorwaarden voor de controle van kinderen staan.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

**betreffende "de conclusies van het tevredenheidsonderzoek van de MIVB".**

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Mobiel Brussel, Ipsos en de MIVB hebben een tevredenheidsenquête georganiseerd met als doel de dienstverlening van de MIVB te verbeteren.*

*De enquête is intussen afgesloten. Voor ons zou het interessant zijn de conclusies van de enquête te kennen, alsook de gevolgen die aan de studie werden verleend.*

*Hoeveel mensen hebben aan de enquête deelgenomen? Welke conclusies trekt de MIVB uit de resultaten? Welke initiatieven heeft ze genomen?*

de satisfaction ? Quel est le nombre d'avis positifs et d'avis négatifs émis ? Quelles sont les conclusions que la STIB tire de cette enquête ? Enfin, et c'est le point le plus important, quelles sont les actions que la STIB a décidé de prendre au vu des remarques des utilisateurs ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Plus de 12.000 personnes ont participé au baromètre de satisfaction 2011. L'enquête s'est clôturée le 1er décembre dernier et les résultats sont en cours d'analyse. Ils seront présentés au printemps 2012. Voilà la réponse que je peux vous donner à l'heure actuelle.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Fraiteur.

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Comme d'habitude, je m'attendais à une réponse courte. En l'occurrence, elle est véritablement très courte ! Je voudrais demander que les résultats de cette enquête soient transmis aux parlementaires. Cela me semble important. Le plus important lorsque l'on fait une enquête de ce type, est que les remarques des utilisateurs soient prises en compte.

Je suppose que vous allez me parler de délai et m'annoncer que le futur directeur général de la STIB entrera en fonction une fois que nous aurons les résultats de l'enquête. Soit, tout cela prend beaucoup de temps ! Toujours est-il que je souhaiterais, en tant que parlementaire, être tenue au courant des résultats de cette enquête.

- *L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**concernant "la préparation de la Région  
bruxelloise aux transferts de compétences  
relatives au contrôle des normes techniques  
des véhicules".**

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Meer dan 12.000 personen hebben aan de tevredenheidsbarometer 2011 deelgenomen. De enquête werd op 1 december afgesloten. De resultaten worden momenteel geanalyseerd en zullen in het voorjaar worden bekendgemaakt.*

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** *Uw antwoord is vandaag wel bijzonder bondig. We willen graag de resultaten van de enquête inkijken. Het belangrijkste is dat er met de mening van de gebruikers wordt rekening gehouden.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**betreffende "de voorbereiding van het  
Brussels Gewest op de overdracht van de  
bevoegdheden voor de technische controle  
van de voertuigen".**

**Mme la présidente.-** La question orale est reportée à la prochaine réunion afin que le secrétaire d'État Bruno De Lille puisse y répondre.

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**concernant "le protocole de traitement des véhicules hors d'usage de la STIB".**

**Mme la présidente.-** À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "le soutien de la STIB au projet Cityski".**

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** J'aurais voulu évidemment poser cette question lorsque la piste de ski était encore ouverte, mais ce sont les aléas de l'organisation de nos travaux. Organisé entre le 10 et le 25 décembre dernier, le projet Cityski a mis sur pied une piste de ski de 150m de long et de 7m de large sur le site du Mont des Arts à Bruxelles. Une série de remontées mécaniques, des chalets, des sapins et des stands de divertissement pour le grand public avaient été installés aux abords de la piste.

Au-delà de la dimension ludique de l'initiative, la question du coût environnemental de cette dernière

**Mevrouw de voorzitter.-** De mondelinge vraag wordt naar de volgende vergadering verschoven, zodat staatssecretaris Bruno De Lille deze kan beantwoorden.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

**betreffende "het protocol voor de behandeling van de afgedankte voertuigen van de MIVB".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de steun van de MIVB voor het project Cityski".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Het project Cityski, georganiseerd tussen 10 en 25 december 2011, omvatte een skipiste van 150 m lang en 7 m breed op de Kunstberg in Brussel. Aan de rand van de piste werd een skilift geplaatst, chalets, dennen en allerlei standjes.*

*Het initiatief was zeker vermakelijk, maar er rijzen toch vragen over de ecologische kost ervan. Om kunstsneeuw te vervaardigen is 1 m<sup>3</sup> water nodig per 2 m<sup>2</sup> ijs. Als we rekening houden met de grootte van de piste, de hoge temperaturen, en het feit dat de sneeuw toch 50 tot 70 cm dik moet liggen, kunnen we besluiten dat dit initiatief een grote*

se pose. En effet, toute l'opération repose sur de la neige artificielle avec un rapport moyen de 1m<sup>3</sup> d'eau pour 2m<sup>3</sup> de glace. Toutefois, plus la température est élevée par rapport aux températures extérieures idéales - et ce fut le cas cette année -, plus la consommation énergétique, y compris électrique, augmente. Sachant que l'on considère qu'il faut environ 50 à 70cm de neige pour produire un sol skiable, le volume de l'empreinte écologique de l'opération interpelle.

Le fait que la STIB ait parrainé officiellement cette initiative est un peu surprenant, sachant que l'opérateur de transport public affirme faire de la préservation de l'environnement l'une de ses priorités. Le slogan de "l'économie de 100.000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an" laisse un peu perplexe.

Quelle a été la nature précise du partenariat conclu entre la STIB et les organisateurs du projet Cityski, y compris les données budgétaires ? Quelles ont été les implications éventuelles pour le réseau des transports publics (circuits spéciaux, balisage pour les touristes, personnel de prévention aux abords des arrêts, etc.) ? Quel a été le bilan écologique du projet ainsi que les garanties obtenues par la ministre au niveau des actions visant à préserver l'environnement sur le site et ce, en accord avec les objectifs généraux fixés par le gouvernement pour notre Région ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Rappelons que ce projet Cityski est un projet sponsorisé par Bruxelles-Ville sur son territoire et qu'aucune voirie régionale n'est impliquée dans ce dossier. Je ne peux donc répondre qu'à la partie de votre question concernant le partenariat avec la STIB.

Ce partenariat conclu avec l'organisation de Cityski est réglé par une convention. Celle-ci consiste en un échange qui prévoit que la STIB insère une présentation de l'événement sur le site internet de la STIB durant quinze jours ainsi qu'une information dans la newsletter de la STIB.

En contrepartie, les détenteurs de la carte Mobib ont bénéficié de vingt minutes gratuites sur la piste de ski lors d'un accès payant à la STIB. Ce partenariat n'a donc eu aucune influence sur le

*ecologische voetafdruk had.*

*Het is verwonderlijk dat de MIVB zo'n energieverblindend initiatief steunt, aangezien een van haar doelstellingen net een vermindering van de ecologische voetafdruk is.*

*Wat was de aard van de steun die de MIVB aan het project verleende? Wat waren de eventuele gevolgen voor het MIVB-netwerk (inzet van extra lijnen, markeringen voor toeristen,...)? Hoe groot was de ecologische voetafdruk van het initiatief? Strookt het initiatief wel met de algemene gewestelijke doelstellingen betreffende milieubescherming?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het evenement werd georganiseerd door Brussel-Stad en niet door het gewest. Daarom zal ik enkel uw vragen over de MIVB kunnen beantwoorden.*

*Het partnerschap tussen de MIVB en Cityski werd vastgelegd in een overeenkomst. De MIVB zou het evenement gedurende vijftien dagen via haar website promoten en er een artikel aan wijden in haar nieuwsbrief.*

*Mobibkaarthouders zouden van twintig minuten gratis skiën kunnen genieten. Daarnaast werden een bus en een tram bekleed met promotie voor het evenement. Zij reden rond tot 23 december. ClearChannel heeft de financiering daarvan op zich genomen. Het partnerschap had dus geen*

réseau de la STIB, ni sur son exploitation.

Un bus et un tram pelliculés pour l'événement ont circulé jusqu'au 23 décembre. L'espace publicitaire offert sur ces deux véhicules a été entièrement pris en charge par ClearChannel.

La STIB n'était nullement impliquée dans l'organisation proprement dite de l'événement. Elle s'est contentée d'offrir aux abonnés de la STIB la possibilité d'utiliser gratuitement la piste de ski pendant vingt minutes, et ce, conformément à l'article 7 de son contrat de gestion.

**Mme la présidente.-** La parole est à Mme Schepmans.

**Mme Françoise Schepmans.-** Selon moi, il existe d'autres moyens de valoriser Bruxelles que de lancer de telles initiatives dont le coût énergétique est considérable. Je m'interroge sur leur utilité et sur le fait qu'une société de transports publics s'y associe. J'entends que votre partenariat a été limité. Toutefois, en termes d'image, est-il judicieux que la STIB, qui défend l'environnement, se prête à ce genre d'événement très énergivore ? Je reste donc critique sur ce partenariat.

- *L'incident est clos.*

*invloed op de dienstverlening van de MIVB.*

*De MIVB werd niet bij de organisatie van het evenement betrokken.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw Schepmans heeft het woord.

**Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).-** *Mijns inziens zijn er voldoende andere mogelijkheden om Brussel te valoriseren. De vraag is wat de meerwaarde van een dergelijk evenement is voor een openbaarvervoermaatschappij. Is het wel verstandig dat de MIVB zich met een dergelijk energieverblindend evenement inlaat?*

- *Het incident is gesloten.*