PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications

Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

RÉUNION DU

MERCREDI 8 FÉVRIER 2012

VERGADERING VAN

WOENSDAG 8 FEBRUARI 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

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

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

SOMMAIRE

INTERPELLATION 6

- de Mme Gisèle Mandaila 6

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'accessibilité des personnes handicapées dans les transports en commun, en particulier dans les stations de métro".

Discussion – Oratrices : **Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels,** ministre, **Mme Gisèle Mandaila.** 8

QUESTIONS ORALES 13

- de Mme Françoise Schepmans 13

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les distributeurs de tickets aux arrêts de la STIB".

Question orale jointe de Mme Céline Delforge, 14

concernant "les problèmes récurrents des distributeurs GO de la STIB".

INHOUD

INTERPELLATIE 6

- van mevrouw Gisèle Mandaila 6

tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de gehandicapten, inzonderheid van de metrostations".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels,** minister, **mevrouw Gisèle Mandaila.** 8

MONDELINGE VRAGEN 13

- van mevrouw Françoise Schepmans 13

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de biljetverdelers aan de MIVB-haltes".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Céline Delforge, 14

betreffende "de terugkerende problemen met de GO-automaten van de MIVB".

- de Mme Céline Delforge 19

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le risque d'étouffement d'un enfant par les portiques du métro".

- de Mme Carla Dejonghe 21

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la problématique du stationnement à Anderlecht".

- de Mme Françoise Schepmans 24

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "les informations aux arrêts de la STIB".

- de Mme Françoise Schepmans 28

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "la dotation d'assainissement accordée au Port en 2011".

- van mevrouw Céline Delforge 19

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het risico op verstikking van een kind tussen de toeganghekjes van de metro".

- van mevrouw Carla Dejonghe 21

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de parkeerproblematiek in Anderlecht".

- van mevrouw Françoise Schepmans 24

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de informatie aan de MIVB-haltes".

- van mevrouw Françoise Schepmans 28

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de saneringsdotatie voor de Haven van Brussel in 2011".

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 30

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le suivi de la stratégie de bus propres de la STIB et les récentes orientations en matière d'achats de véhicules".

- de Mme Caroline Désir 38

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le danger permanent du carrefour de l'avenue du Panthéon et de l'avenue de l'Hôpital français".

- de Mme Annemie Maes 41

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le tram 9".

- de M. Jef Van Damme 44

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "l'évaluation de la limitation de la ligne 17".

- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 30

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de opvolging van de strategie van schone bussen van de MIVB en de recente keuzes inzake de aankoop van voertuigen".

- van mevrouw Caroline Désir 38

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "het aanhoudend gevaar op het kruispunt van de Panthéonlaan en de Frans Gasthuislaan".

- van mevrouw Annemie Maes 41

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de tram 9".

- van de heer Jef Van Damme 44

aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de evaluatie van de inperking van lijn 17".

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

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Mandaila.

INTERPELLATION DE MME GISÈLE MANDAILA

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

concernant "l'accessibilité des personnes handicapées dans les transports en commun, en particulier dans les stations de métro".

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

Mme Gisèle Mandaila.- Il y a quelques mois, vous étiez interpellée, notamment par moi, sur le fait que le réseau de la STIB restait difficilement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Certes, la question de l'accessibilité des transports en commun doit concerner tous les types de handicap, mais celle de l'accessibilité physique des stations de métro touche particulièrement les personnes à mobilité réduite et, dans une autre mesure, les personnes malvoyantes ou aveugles.

En effet, comme nous le soulignions dans la précédente interpellation, l'accès aux transports en commun demeure un véritable parcours du combattant pour ces personnes. J'en suis le témoin : alors que je viens d'être opérée, je suis venue aujourd'hui en transport en commun. Je n'ai pu prendre le métro car la station Pétillon est uniquement accessible par des escaliers. J'ai donc dû prendre deux trams et un bus pour accéder au siège de notre assemblée.

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Mandaila.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

betreffende "de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de gehandicapten, inzonderheid van de metrostations".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- Enkele maanden geleden interpelleerde ik u over het feit dat personen met beperkte mobiliteit, blinden en slechtzienden moeilijk toegang hebben tot het MIVB-netwerk.*

Ik heb net een chirurgische ingreep ondergaan en wilde gebruikmaken van het openbaar vervoer. De metro was enkel toegankelijk via de trap. Twee trams en een bus later kon ik eindelijk deze vergadering bijwonen.

Als een persoon met een handicap de metro wil nemen, moet hij de MIVB minstens een uur op voorhand en maximaal de dag voordien waarschuwen.

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

Pour se déplacer en métro, la personne à mobilité réduite est obligée de prévenir le service de la STIB au maximum un jour, et au minimum une heure avant son voyage.

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

Cette disposition, plutôt que de favoriser la liberté de circulation de ces personnes, entrave ou ne respecte pas les droits fondamentaux de l'homme, ni leur dignité, tels que définis dans la Convention des droits de l'homme. En effet, on ne participe pas à la non discrimination qui veut, entre autres, que l'accès à tous les domaines de la vie sociale et publique, l'égalité des chances ou l'accès aux transports en commun via des aménagements adéquats soient garantis à ces personnes.

Il est dommage de voir qu'aujourd'hui les personnes à mobilité réduite ne peuvent aller librement et en toute autonomie où elles veulent et quand elles le souhaitent. Comment dès lors parler d'inclusion de ces personnes si leurs droits ne sont respectés qu'à moitié ?

À la question concernant le service d'assistance et ses conditions, vous répondiez "qu'il est indiqué aux clients qu'il leur est loisible de se présenter en station sans réservation préalable". S'il est vrai que la réservation offre l'avantage de ne pas attendre qu'un assistant soit disponible, il est tout aussi exact qu'il peut y avoir des situations d'urgence qui font que la personne à mobilité réduite doive utiliser le métro à un moment bien précis et n'ait pas le temps de demander un assistant.

Il est nécessaire qu'il y ait assez d'agents pour répondre et satisfaire aux besoins de ce type de clientèle, comme on le fait pour les personnes valides. Pouvez-vous me dire combien d'agents de services d'assistance se trouvent dans chaque station de métro ? Quel est l'horaire de prestation de ces agents ?

Dans le cadre du plan stratégique de la STIB en faveur des personnes à mobilité réduite, il était prévu un bonus pour entreprendre les travaux nécessaires à l'installation de podiums. Les véhicules avec le modèle boa rétractable ont bel et bien été achetés, mais il nous revient que les

Dat stemt niet overeen met het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens dat discriminatoir gedrag veroordeelt.

Vandaag kunnen personen met een handicap zich amper autonoom en vrij verplaatsen. Hun rechten worden maar deels gerespecteerd.

Reservering biedt misschien het voordeel dat niet moet worden gewacht, maar deze mensen moeten net zo goed de metro kunnen nemen zonder op voorhand de hulp van een assistent te moeten inroepen.

Er moet voldoende personeel beschikbaar zijn om aan deze specifieke noden tegemoet te komen.

Hoeveel personeelsleden bevinden zich in elk metrostation? Welk werkschema volgen ze?

In het strategisch plan van de MIVB ten voordele van personen met een beperkte mobiliteit was een bonus voorzien om platformen aan te leggen. De boa-treinstellen zijn intussen aangekocht, maar de platforms zijn nog altijd niet beschikbaar.

Heeft de MIVB die bijkomende middelen ontvangen? Zijn de voorbereidende werkzaamheden om de platforms te installeren uitgevoerd? Binnen welke termijn is dat voorzien?

Wat de minibussen aangaat, zou de MIVB samen met vzw's die zich bekommeren om sociale mobiliteit nagaan hoe het transport van ouderen of personen met een handicap beter kon worden georganiseerd. Hoe ver staat het met die analyse? Hebt u deze verenigingen gecontacteerd? Wat is de uitkomst?

U zou het hoofdstuk 'redelijke aanpassingen' en pictogrammen in de bevoegde commissie aankaarten. Wat is toen besloten?

podiums (plateformes boa) ne sont toujours pas disponibles.

La STIB a-t-elle perçu ces compléments financiers ? Si oui, les travaux nécessaires à l'installation de ces podiums ont-ils été faits ? Si non, pourquoi ? Dans quel délai auriez-vous prévu de les réaliser ?

Pour ce qui est des minibus, vous annonciez examiner la possibilité que la STIB travaille avec les asbl s'occupant de la mobilité sociale afin d'étudier comment les transports des personnes âgées ou atteintes d'un handicap pouvaient être mieux organisés et avoir une couverture plus large. Qu'en est-il de cet examen ? Avez-vous contacté les différentes associations et quelles sont les pistes qui se sont dégagées ?

Enfin, en ce qui concerne les aménagements raisonnables et particulièrement les pictogrammes, vous aviez aussi annoncé aborder ce thème dans le cadre de la commission qui étudie ces questions. Ce point a-t-il été abordé ? Quelles en sont les conclusions ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- D'une part, quand on prend des mesures pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et qu'on a en tête les personnes en chaise roulante, on prend des mesures pour tout le monde. En effet, la notion de PMR couvre une série de situations temporaires ou permanentes. Là où passe une chaise roulante, tout le monde passe. Ce n'est donc pas un investissement qui n'intéresserait qu'une partie infime des usagers du métro. Il est donc fondamental de redoubler d'attention et de ne pas agir comme s'il s'agissait d'une mesure particulière et non à destination de tous.

On a beaucoup parlé du métro. On a déjà insisté dans cette commission sur l'importance du bon fonctionnement du matériel d'accès : les ascenseurs et les escalators. On ne va pars revenir sur certaines stations qui ont été totalement inaccessibles aux PMR pendant des mois. C'est inconcevable dans une ville développée. D'autre part, il y a la question

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Maatregelen ten gunste van personen met beperkte mobiliteit (PBM) komen iedereen ten goede. Beperkte mobiliteit kan zowel op een tijdelijke als permanente situatie slaan. We mogen niet doen alsof dergelijke maatregelen zich slechts tot een klein deel van de bevolking richten.*

We hebben het vaak over het belang van roltrappen en liften in metro's. Sommige stations waren maanden ontoegankelijk voor PBM, onwaardig voor een grootstad.

Hoe is de situatie met de platforms van de gelede bussen? Mij lijken ze vaak slecht te werken, blijkbaar omdat ze pas na de aankoop van de bus worden gemonteerd. Het zouden geen Mercedesplatformen zijn en ze zouden door een andere leverancier zijn geïnstalleerd. Wat is precies de stand van zaken?

des bus et des bus articulés. Où en est-on avec les plateformes ? Il me revient qu'il est rare qu'elles fonctionnent correctement. Une des causes en serait qu'elles ont été rajoutées après l'achat des bus au lieu d'être directement achetées en option lors des commandes des Citaro. Les plateformes ne seraient pas de la marque Mercedes et seraient installées par un autre fournisseur, ce qui expliquerait qu'elles ne fonctionneraient pas. Pouvez-vous éclaircir ce point ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je suis moi-même sensible à l'accessibilité des personnes handicapées aux transports en commun.

J'ai d'ailleurs insisté, dans mon discours de nouvel an devant le personnel de la STIB, pour que des solutions soient trouvées en 2012 aux problèmes d'accessibilité rencontrés par les personnes à mobilité réduite.

Je ne reviendrai pas sur les réponses déjà données devant cette commission, notamment le 4 mai dernier, mais je confirme que la STIB a fait de l'amélioration de l'accessibilité à son réseau l'une de ses priorités. La philosophie de l'entreprise consiste à favoriser l'autonomie de la personne. Nous visons donc le même objectif.

Dans un contexte qui exige toutefois une gestion rigoureuse des deniers publics, les améliorations ne peuvent être que progressives et les investissements ciblés au plus juste. Toutefois, des efforts doivent être déployés en 2012 pour que la situation évolue réellement.

Voici donc mes éléments de réponse.

Tous les agents travaillant dans les stations de métro, soit quelque 270 collaborateurs, sont habilités et formés à prodiguer le service d'assistance aux personnes à mobilité réduite. Ce service est disponible tous les jours de 7h à 21h. La STIB recommande vivement aux personnes handicapées, notamment celles qui se déplacent en fauteuil roulant, de faire appel à cette assistance afin de bénéficier d'un maximum de confort et de sécurité au cours de leurs déplacements.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ook ik vind de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten belangrijk.*

Tijdens mijn nieuwjaarstoespraak voor het personeel van de MIVB heb ik aangedrongen op maatregelen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten te verbeteren in 2012.

De MIVB verleent prioritaire aandacht aan de kwestie.

Nu we zuinig moeten omspringen met overheidsgeld, kan de aanpassing van het net echter enkel geleidelijk plaatsvinden en moeten we gericht investeren. Toch leveren we inspanningen in 2012 om de zaken te doen vorderen.

De ongeveer 270 werknemers van de MIVB die in de metro werken, worden opgeleid om personen met een beperkte mobiliteit te helpen. Die dienstverlening is elke dag mogelijk van 7 uur tot 21 uur. De MIVB adviseert gehandicapten, en in het bijzonder rolstoelgebruikers, om er gebruik van te maken.

De MIVB kreeg geen bonus voor instapplatforms. Er wordt een test uitgevoerd in maart 2012 om na te gaan welk resultaat zulke platforms op de perrons oplevert.

Vertegenwoordigers van rolstoelgebruikers pleitten ervoor dat bijvoorbeeld het eerste rijtuig van elke metro zou worden aangepast, zodat je gemakkelijk erop kan met een rolstoel. We zullen die maatregel bestuderen.

Aucun bonus n'a été octroyé à la STIB par rapport aux podiums. Un test est prévu conjointement par la STIB et la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) dans le courant du mois de mars 2012. Il s'agit d'examiner différents impacts de la présence d'un podium sur les quais en tête de train.

De mes conversations avec les délégués des personnes en siège roulant, il ressort que ceux-ci sont d'accord pour qu'un accès particulier au métro soit défini à leur intention, par exemple via la première rame. Nous allons explorer cette piste.

Nous visons également la réduction de la lacune verticale, qui est la plus difficile à franchir pour une personne en fauteuil roulant, et l'utilisation éventuelle des rampes des véhicules pour amoindrir la lacune horizontale. Nous travaillons également sur le positionnement des portes sur les différents modèles.

Dans l'hypothèse où le système apporterait une réponse qui soit de nature à améliorer substantiellement l'autonomie des clients en fauteuil roulant à un coût acceptable, la STIB et la DITP établiront un plan de déploiement. Il est, à ce stade, prématuré d'évoquer un calendrier.

L'accessibilité de la station Pétillon aux personnes déficientes motrices est effectivement prévue par l'entrée située avenue des Volontaires. À cet égard, je rejoins votre interpellation : il est vrai que les clients doivent parcourir en surface la longueur du quai pour avoir accès aux ascenseurs. Ce chemin est toutefois signalé par les pictogrammes adéquats et cette station est donc conforme au Règlement régional d'urbanisme et à son titre IV, art. 11, § 1er. Les niveaux des locaux ouverts au public, qui ne peuvent être atteints que par plan incliné tel que décrit à l'art. 5, sont accessibles par au moins un ascenseur adapté aux personnes à mobilité réduite ou une plate-forme élévatrice. Une signalisation spécifique en indique l'emplacement.

Mme Mandaila faisait également référence à une de mes réponses lors du débat du 4 mai, évoquant la possibilité de partenariats entre le service minibus et d'autres acteurs de la mobilité sociale.

La STIB est ouverte à l'idée de mettre à l'étude de tels partenariats dans le cadre de la modernisation de son service de transport à la demande pour

We willen ook een oplossing zoeken voor het hoogteverschil tussen de perrons en de metro's, dat problematisch is voor rolstoelgebruikers, en voor de afstand van de metrostellen tot de perrons. We zorgen er ook voor dat de deuren bij een aantal modellen anders worden geplaatst.

Als een maatregel de autonomie van rolstoelgebruikers aanzienlijk kan verbeteren voor een aanvaardbare kostprijs, wordt er een plan opgesteld om die in te voeren. Het is alsnog voorbarig om het al over een planning te hebben.

Het metrostation Pétillon is toegankelijk voor gehandicapten via de ingang in de Vrijwilligerslaan. U hebt gelijk: klanten moeten de hele lengte van het perron afleggen om de liften te gebruiken. De weg naar de liften is echter duidelijk aangegeven met pictogrammen. Het metrostation is dan ook in regel met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). De ruimten die niet toegankelijk zijn via een hellend vlak, kunnen worden bereikt met een lift of een beweeglijk platform. Er werden bordjes geplaatst om ze aan te geven.

Mevrouw Mandaila verwees naar een antwoord dat ik gaf op 4 mei en had het over vervoer in minibusjes.

De MIVB is bereid om samenwerkingen met het sociaal vervoer te bestuderen teneinde haar dienstverlening aan gehandicapten te verbeteren.

U stelde vragen over de pictogrammen die passagiers moeten aansporen om hun plaats af te staan aan bepaalde personen. De MIVB werkt aan een handleiding inzake toegankelijkheid. De handleiding werd opgesteld in overleg met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en bevat richtlijnen over zulke pictogrammen.

Mevrouw Delforge, u had het over platforms die niet werken. Ik ben daarvan niet op de hoogte, maar ik zal mijn licht opsteken bij de MIVB.

personnes handicapées, dans le but d'optimiser l'offre de transports globale à destination des personnes ayant perdu une part de leur autonomie.

Enfin, en ce qui concerne les pictogrammes destinés à sensibiliser le public au fait de laisser les places assises en priorité aux personnes qui en ont besoin, la STIB termine la rédaction d'un référentiel d'accessibilité. Ce document, réalisé en collaboration transversale au sein de l'entreprise et en concertation avec la section PMR (personne à mobilité réduite) de la Commission régionale de mobilité, intègre bien évidemment la nécessité de signaler les espaces réservés de manière adéquate.

Mme Delforge, en ce qui concerne les bus et les plates-formes qui ne fonctionneraient pas, je ne dispose pas ici des informations afférentes, mais je me vais me renseigner auprès de la STIB pour en savoir davantage. Je suppose, M. le président, que l'on pourra joindre ces éléments à ma réponse à cette interpellation.

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

Mme Gisèle Mandaila.- Certaines de vos réponses m'étonnent. Quand vous dites que 270 collaborateurs sont disponibles de 7h à 21h, les personnes handicapées se demandent où sont ces personnes. Faut-il s'adresser aux guichets, y a-t-il des employés mobiles dans les stations pour informer les gens ? Il n'y en a pas ! J'ai moi-même tenté l'expérience. J'ai interrogé le guichetier sur la possibilité de m'aider à atteindre les quais. La réponse a été négative. Il faut faire ce type d'appel 24 heures à l'avance. Il faut téléphoner et prévenir. La personne handicapée qui a une urgence ne dispose pas toujours d'un tel délai pour le faire. Il faudra donc revoir la fonction de ces 270 collaborateurs payés pour rendre ce service, mais absents.

Par rapport à la station Pétillon, vous me dites que cette station est conforme. Ce n'est pas possible. J'habite boulevard Louis Schmidt. La personne handicapée doit faire le tour. Pour une personne valide, il faut compter 15 minutes pour atteindre l'avenue des Volontaires. Imaginez-vous ce que ça doit être pour une personne à mobilité réduite, avec les pavés mal entretenus. Qu'on rende ces stations accessibles comme y a droit tout citoyen.

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- Die 270 medewerkers zijn dan toch moeilijk te vinden. Ze zijn alvast niet beschikbaar in de loketten. Ik heb een loketbediende gevraagd of iemand mij kon helpen op het perron te raken, en het antwoord was negatief. Dat moet blijkbaar 24 uur op voorhand telefonisch aangevraagd worden. Maar gehandicapte personen moeten soms ook dringend ergens zijn, en dan is dat niet mogelijk. Die procedure moet dus herzien worden.*

Het is uitgesloten dat het station Pétillon conform de regelgeving is. Gehandicapte personen moeten de omweg naar de Vrijwilligerslaan maken, wat voor een valide persoon al een kwartier in beslag neemt, laat staan voor een persoon met beperkte mobiliteit! Bovendien duidt geen enkel pictogram de weg aan.

In mei heeft u ons aangekondigd dat u de minibuskwestie zou bestuderen. Nu zegt u dat de MIVB open staat voor samenwerking. Is die aanvraag al een tijdje ingediend of nog maar net?

Ik ga alleszins niet akkoord als de MIVB beweert dat ze de toegankelijkheid van haar diensten voor gehandicapten als een prioriteit beschouwt.

Aucun pictogramme n'indique les parcours. J'ai fait l'expérience moi-même. J'ai dû emprunter un tram et un bus pour éviter la station de métro.

Concernant le minibus, au mois de mai déjà, vous nous annonciez que vous alliez étudier cela. Maintenant, vous dites que la STIB est ouverte. Depuis le mois de mai, y a-t-il eu une demande à ce sujet ou cette demande vient-elle d'être faite ? C'est un long délai, suffisant pour mettre en place des politiques plutôt que d'encore parler d'études.

Quand on me dit que la STIB fait de l'accessibilité aux personnes handicapées l'une de ses priorités, permettez-moi de m'inquiéter et de m'interroger sur cette affirmation. Les personnes handicapées sont encore toujours mises à l'écart.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je transmettrai votre remarque concernant l'absence des agents qui doivent porter assistance aux personnes à mobilité réduite dans les stations. Ils ont reçu la formation ad hoc et devraient donc le faire. Selon vous, dans la pratique, cependant, cela ne semble pas être le cas.

Les personnes qui se déplacent en chaise roulante de manière temporaire, à la suite d'un accident, peuvent éprouver des difficultés à trouver leur chemin et exigent donc une attention particulière. Toutefois, pour en avoir discuté avec des organisations de PMR, je sais que les usagers qui circulent constamment en chaise roulante connaissent les stations et savent comment s'y déplacer. Ils savent que tous les problèmes d'accès ne peuvent être résolus dans l'immédiat et ils acceptent de s'orienter vers les stations équipées d'un ascenseur.

Ma priorité est que ces personnes puissent embarquer dans le métro à partir du quai sans besoin d'aide. Je veux que cet objectif soit atteint en 2012 et je l'ai expressément demandé à la STIB. Bien que prévue, l'installation d'ascenseurs dans toutes les stations de métro prendra toutefois du temps.

La question des usagers qui se déplacent temporairement en chaise roulante et qui éprouvent davantage de difficultés à trouver leur chemin sera

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik zal uw opmerking over de afwezigheid van werknemers van de MIVB om gehandicapten in de stations te helpen, aan de MIVB bezorgen. De medewerkers kregen een opleiding en moeten in staat zijn om te helpen. U zegt dat zulks in de praktijk niet het geval is.*

Mensen die tijdelijk een rolstoel gebruiken, bijvoorbeeld na een ongeluk, hebben het vaak moeilijk om hun weg te vinden en verdienen extra aandacht. Ik geloof wel dat regelmatige rolstoel-gebruikers de stations goed kennen en weten hoe ze zich er moeten verplaatsen. Ze begrijpen dat de toegankelijkheidsproblemen niet onmiddellijk kunnen worden opgelost en gebruiken enkel metrostations met een lift.

Ik wil ervoor zorgen dat rolstoelgebruikers op eigen krachten kunnen instappen in de metro. Ik heb de MIVB gezegd dat die doelstelling in 2012 moet worden gerealiseerd. Het zal echter nog tijd vergen om alle metrostations uit te rusten met liften.

De commissie voor personen met een beperkte mobiliteit bij de MIVB zal zich buigen over de problemen van mensen die tijdelijk in een rolstoel zitten.

soumise à la commission des PMR associée à la STIB.

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

Mme Gisèle Mandaila.- Concernant la station Pétillon, ma question avait été envoyée avant mon opération et mon handicap temporaire. Ce sont les personnes handicapées de mon quartier qui m'ont posé la question. Comme il n'y a pas de pictogramme, elles doivent faire le tour. Cette problématique ne touche pas que les personnes temporairement invalides. On se demande d'ailleurs pourquoi l'ascenseur a été placé à l'avenue des Volontaires alors que les correspondances s'opèrent sur le boulevard Louis Schmidt, où les trams passent et où se trouve le mini centre commercial.

Si je salue le fait que les podiums vont être installés dans les rames, il conviendrait d'être encore plus attentif à la problématique globale de la mobilité des personnes handicapées et ne pas se focaliser sur des situations précises. Je conçois que tout ceci prend du temps, mais il faut intégrer cet aspect dans votre plan d'action.

- L'incident est clos.

De voorzitter.- Mevrouw Mandaila heeft het woord.

Mevrouw Gisèle Mandaila *(in het Frans).- Ik heb mijn vraag over metrostation Pétillon ingediend op verzoek van gehandicapte buurtbewoners. Bij gebrek aan pictogrammen, moeten zij een hele omweg afleggen. Het zijn dus niet enkel tijdelijke rolstoelgebruikers die door het probleem worden getroffen. Ik vraag me trouwens af waarom de liften bij de ingang in de Vrijwilligerslaan staan, want overstappen gebeurt in de Louis Schmidtlaan.*

Het is goed dat er platformen worden geplaatst in de metrostellen, maar er moet nog meer aandacht gaan naar de algemene mobiliteit van gehandicapten. Ik besef dat dat tijd vergt, maar u moet er aandacht aan besteden in uw actieplan.

- Het incident is gesloten.

QUESTIONS ORALES

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

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 "les distributeurs de tickets aux arrêts de la STIB".

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de biljetverdelers aan de MIVB-haltes".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "les problèmes récurrents des distributeurs GO de la STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- Je précise que ma question concerne l'ensemble du réseau de la STIB et non certains points particuliers.

Les tarifs de la STIB viennent d'être adaptés ainsi que le prévoit le contrat de gestion. La hausse la plus marquante se situe au niveau du titre de transport acquis dans les véhicules qui passe de 2 à 2,5 euros.

On peut expliquer cette augmentation comme une volonté de la STIB de persuader les clients de disposer d'un titre de transport avant de s'embarquer à bord d'un véhicule contribuant ainsi à l'amélioration de la vitesse commerciale sur le réseau. Toutefois, le client devrait être en mesure d'acquérir de façon aisée un titre de transport. Certes, une possibilité existe auprès des librairies ou de certains commerces, mais tous ces commerces ne sont pas nécessairement accolés à un arrêt de tram ou de bus.

La meilleure alternative est celle de bornes GO, mais leur nombre reste assez limité et leur fonctionnement est parfois défectueux. Ainsi, il y aurait encore 5 millions de tickets vendus dans les véhicules ce qui mérite un sérieux effort pour réduire ce chiffre de manière significative.

La STIB envisagerait d'installer, en 2012, 19 nouvelles bornes venant s'ajouter aux 95 actuellement en service sur le réseau de surface. N'est-ce pas une démarche un peu symbolique ? Pourquoi envisager seulement 19 nouvelles bornes sur un an ? En augmentant le nombre d'automates aux arrêts de bus et de tram, n'arriverait-on pas à diminuer les temps d'attente aux arrêts et indirectement une certaine fraude ?

Quelle est la raison de limiter l'installation de bornes GO à 19 sur l'année 2012 ? Pourquoi ne pas arriver à équiper chaque arrêt d'une borne et envisager d'enlever de façon définitive la fonction

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de terugkerende problemen met de GO-automaten van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De tarieven van de MIVB zijn zonet opgeslagen. De tickets verkocht in de voertuigen ondervinden de grootste prijsstijging: van 2 naar 2,5 euro.*

Die stijging kan beschouwd worden als een maatregel om de reizigers aan te moedigen hun tickets vooraf te kopen, om zo de reissnelheid op het net te verbeteren.

Maar die tickets zouden toch makkelijker verkrijgbaar moeten zijn. De meeste krantenwinkels en een aantal handelszaken verkopen er, maar niet elke halte bevindt zich in de buurt van een krantenwinkel.

Verder zijn er de GO-automaten, maar die zijn schaars en regelmatig defect. Bijgevolg worden er nog steeds 5 miljoen tickets in de voertuigen verkocht. Dat getal moet dalen.

De MIVB wil in 2012 nog 19 GO-automaten toevoegen aan de 95 bestaande. Waarom zijn dat er zo weinig? Meer GO-automaten kunnen de wachttijden bij de haltes evenals de fraude toch aanzienlijk doen afnemen?

Waarom wordt elke halte niet systematisch uitgerust met een aantal GO-automaten zodat de ticketverkoop in de voertuigen definitief verleden tijd kan worden?

de perception à bord des véhicules, comme cela se passe sur d'autres réseaux ?

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

Mme Céline Delforge.- Ma question porte sur le même sujet, mais je vais l'aborder sous un angle différent.

Avec la carte Mobib, la STIB a décidé d'orienter le comportement des usagers en matière d'achat de titres de transport par deux mesures : un prix du ticket moins élevé lorsqu'il est chargé sur une carte Mobib, et une pénalité lors de l'achat d'un voyage à bord du véhicule. Sans discuter ces mesures sur le fond, je vais m'attacher à leur aspect pratique. En effet, les distributeurs GO, ceux que l'on trouve à de nombreux arrêts de surface, sont régulièrement hors service à la suite d'actes de vandalisme ou de pannes, distinction qui importe peu à l'usager. Celui situé au coin de ma rue, par exemple, est fréquemment en panne ou vandalisé, et reste dans cet état plusieurs jours de suite.

Or, ce carrefour est un petit nœud modal, traversé par deux lignes importantes de la STIB. Le phénomène est d'une ampleur telle qu'il n'est pas rare de devoir essayer les automates de plusieurs arrêts avant d'en trouver un en état de marche. Un utilisateur se plaignait récemment sur "Twitter" d'avoir parcouru cinq arrêts, en vain, pour trouver un automate en état de fonctionnement !

En conséquence, un voyageur qui s'apprête à dépenser 1,30 euro pour un voyage, c'est-à-dire qui a l'intention d'acheter une carte de dix voyages ou de recharger sa carte Mobib à l'automate GO, se voit contraint de dépenser 2,50 euros dans le véhicule pour effectuer son trajet, soit une différence respectivement de 1,20 euro ou de 50 cents pour un ticket d'un seul voyage.

Qui plus est, les chauffeurs n'acceptent pas les coupures de plus de cinq euros dans la transaction. La plupart du temps, un voyageur qui n'a qu'une coupure de dix euros en poche choisit d'acheter trois tickets d'un voyage, parce que c'est le seul moyen d'obliger le chauffeur à rendre la monnaie.

Demander un prix plus élevé à bord du véhicule est tout à fait normal, à la condition qu'une alternative

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

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het onderwerp van mijn vraag is hetzelfde, maar mijn invalshoek is anders.*

De MIVB heeft beslist om het gedrag van passagiers bij te sturen door de invoering van de Mobibkaart. Dat gebeurt op twee manieren: tickets zijn goedkoper voor wie de Mobibkaart gebruikt en het is extra duur om een ticket aan boord van een voertuig te kopen. Ik wil het eerder hebben over de praktische kant van de zaak. De GO-automaten die bij veel haltes staan, zijn erg vaak defect als gevolg van vandalisme of technische pannes. En dat defect sleept soms dagenlang aan.

In mijn buurt staat zo'n GO-automaat. Het is een belangrijk overstappunt dat wordt bediend door twee lijnen van de MIVB. Soms moet je bij meerdere haltes op zoek gaan naar een automaat voordat je er eindelijk een vindt die werkt.

Het komt dus voor dat een passagier die zijn Mobibkaart wil opladen, uiteindelijk toch verplicht is om een aanzienlijk duurder ticket van 2,50 euro op de tram te kopen omdat de automaat niet werkt.

Bovendien aanvaarden chauffeurs geen briefjes van meer dan 5 euro. Als je enkel een briefje van 10 euro bij je hebt, heb je geen andere keuze dan drie losse tickets te kopen.

Het is perfect aanvaardbaar dat het duurder is om een ticket te kopen op de voertuigen, maar enkel op voorwaarde dat er een alternatief wordt aangeboden.

Je kunt inderdaad ook tickets kopen in metro-stations, krantenwinkels of supermarkten, maar dat is niet handig als je plots bij een defecte automaat staat. Op zondag zijn de winkels trouwens gesloten.

praticable soit disponible.

Certes, il est également possible d'acheter son titre de transport dans une station de métro, une librairie ou un supermarché, mais cette option n'est praticable qu'à la condition d'anticiper l'achat ou la panne de l'automate. De plus, elle n'est pas plus envisageable le dimanche, jour de fermeture des magasins.

M. le président.- Je vous rappelle que vous intervenez dans le cadre d'une question orale.

Mme Céline Delforge.- Il n'est pas acceptable que des voyageurs de bonne volonté soient pénalisés par la mise en place d'un système qui connaît de sérieuses défaillances. Par respect pour ces personnes, mais également pour ne pas rendre de facto le prix du ticket inabordable, il est indispensable de mettre en place un système qui permette au moins de payer son ticket dans le véhicule au prix de base, en cas de panne du distributeur. Cela serait certainement bénéfique pour l'image de la STIB.

Des dispositions ont-elles été prises pour éviter qu'un voyageur de bonne volonté soit pénalisé par les défectuosités d'un système qui nous avait pourtant été présenté comme la solution idéale ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le réseau de vente de la STIB est constitué de 6 agences Bootik, 19 guichets Kiosk, 377 automates de vente Go et 165 points de vente dans des librairies et grandes surfaces, soit près de 600 points de vente répartis sur le territoire bruxellois. L'objectif est d'offrir un réseau de vente de proximité qui permette au client de se procurer son titre de transport facilement et rapidement.

Depuis 2007, date des premières installations, 103 automates de ventes Go ont été mis en service. Le choix des emplacements a été opéré sur la base de plusieurs critères : fréquentation des arrêts, nombre de ventes en véhicule, localisation géographique - présence ou non d'un réseau de vente à proximité de l'arrêt -, type de ligne (lignes Chrono, par exemple).

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, u moet de voorschriften inzake mondelinge vragen volgen.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het is onaanvaardbaar dat passagiers worden gestraft als de automaten niet werken. In geval van zulke pannes moeten passagiers hun ticket aan de basisprijs kunnen kopen in de voertuigen. Zo'n maatregel zou trouwens bevorderlijk zijn voor het imago van de MIVB.*

Hebt u maatregelen genomen om te vermijden dat welmenende passagiers worden gestraft als de GO-automaten niet werken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het verkoopnetwerk van de MIVB bestaat uit 6 Bootik-agentschappen, 19 Kiosk-loketten, 377 GO-automaten en 165 verkooppunten in krantenwinkels en supermarkten, in totaal dus bijna 600 locaties. De bedoeling is dat iedereen snel, gemakkelijk en dichtbij huis een ticket kan kopen.*

De plaatsing van de GO-automaten gebeurt aan de hand van volgende criteria: drukte van de halte, aantal verkopen in de voertuigen, geografische ligging - is er al een ander verkooppunt in de buurt? - en type van de lijn.

In 2012 zijn er bovengronds 20 bijkomende GO-automaten gepland voor de haltes aan de Chronolijnen 3, 4 en 7, om na te gaan welke invloed zij hebben op de commerciële snelheid.

En 2012, il est prévu d'installer au sein du réseau de surface 20 automates de vente Go supplémentaires pour équiper l'ensemble des arrêts situés sur les lignes Chrono 3, 4 et 7, l'objectif étant de mesurer l'impact de cette mesure sur la vitesse commerciale.

Compte tenu du coût de l'équipement, de son installation et de sa maintenance, il n'est pas possible d'équiper l'ensemble des arrêts d'automates de vente. D'une part, parce que la fréquentation ne justifierait pas le coût de l'investissement ; d'autre part parce qu'à terme, il est fort probable que des technologies de type Near Field Communication (NFC) permettront le chargement de titres de transport sur les gsm équipés à cet effet. La STIB est en discussion avec les opérateurs téléphoniques pour envisager la mise en œuvre en Belgique et en Région bruxelloise de solutions de ce type déjà développées à l'étranger, notamment en France.

Par ailleurs, la vente à bord des véhicules a diminué de 9,8% en 2011, tandis que la vente via les automates de vente Go a augmenté de 33%. La disponibilité des automates de vente en station est stable à 95%, en considérant ces automates individuellement. La disponibilité des automates de vente en surface est également stable à 95%. Ces bons chiffres sont le fruit du plan d'amélioration de la disponibilité des automates de vente.

L'indisponibilité, qui devient nettement plus rare, n'est, dans la grande majorité des cas, plus due à la STIB, mais au vandalisme, à la disponibilité de moyens de paiement électroniques, de lignes Belgacom, etc.

Aan elke halte een automaat plaatsen zou erg duur zijn. Op veel plaatsen passeert te weinig volk om de kosten te rechtvaardigen. In de toekomst zullen deze automaten trouwens overbodig worden en zullen mensen via de Near Field Communication of NFC-technologie tickets kunnen opladen op gsm's. In Frankrijk bestaat dit systeem al en de MIVB bespreekt dit met de telefoonoperatoren.

De verkoop aan boord van de voertuigen is met 9,8% gedaald in 2011, terwijl de verkoop via de GO-automaten steeg met 33%.

Zowel in de stations als bovengronds zijn 95% van de automaten beschikbaar. Dankzij het plan voor de verbetering van de beschikbaarheid, zijn die cijfers stabiel gebleven.

Er zijn steeds minder problemen van onbeschikbaarheid: als dat toch het geval is, is dat meestal niet eens de schuld van de MIVB, maar komt het door vandalisme, het uitvallen van de Belgacom-verbindingen, enzovoort.

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

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- Votre réponse ne me satisfait pas. En effet, le paiement sur les lignes de bus perturbe nécessairement la vitesse commerciale, puisque le chauffeur perd un temps précieux lors de la transaction. Si les bornes sont défectueuses ou la cible d'actes de vandalisme, on peut pallier ces difficultés en les réparant. On rencontre le même type de problème avec les horodateurs et l'on n'abandonne pas leur mise en place pour autant.

Vous avez évoqué le nouveau système de paiement via gsm. Quand cette technique pourra-t-elle être

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik ben niet tevreden over uw antwoord. Als passagiers hun tickets aan boord van bussen kopen, gaat de reissnelheid onvermijdelijk achteruit omdat de chauffeurs hiermee kostbare tijd verliezen. Wanneer verkoopautomaten defect zijn, moeten ze zonder meer worden hersteld!*

U verwees naar het nieuwe systeem om via sms te betalen. Wanneer zal die techniek worden ingevoerd? Het systeem lijkt interessant, maar gebruikers zullen vast een bepaald soort gsm nodig hebben om het te kunnen gebruiken. De invoering

mise en œuvre dans le réseau bruxellois ? Si cette technique s'avère intéressante, il faut sans doute un modèle de gsm particulier pour procéder à ce type de paiement. En tout cas, sa mise en œuvre devrait se faire dans un avenir relativement proche.

van het systeem zou alleszins in de nabije toekomst moeten plaatsvinden.

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

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mme Céline Delforge.- Je voulais éviter la réponse technocratique ou les non-réponses de la STIB. Je suis désolée, je vais le dire autrement : que fait le voyageur racketté par la STIB ? On nous sort de nouveau des chiffres de fonctionnement formidable. Je ne dois vraiment pas avoir de chance quand j'emprunte le bus ou le tram : je tombe toujours sur des cas problématiques d'usagers qui restent calmes en achetant leur ticket au prix fort parce que l'automate est défectueux, tout en demandant gentiment au chauffeur de le signaler au dispatching. C'est très fréquent.

L'usager n'a pas choisi l'automatisation. Il n'a pas à payer ses carences. Si l'on veut gagner du temps, qu'on mette un receveur. Cela créera de l'emploi. Mais on ne peut pas faire payer aux gens les problèmes liés à un choix technologique qu'ils n'ont pas fait.

Par ailleurs, je vous promets que l'augmentation du prix du ticket à 2,5 euros créera des tensions. J'ai entendu un chauffeur répondre à une cliente qui l'interrogeait sur la date d'augmentation des tarifs qu'il aurait honte de demander 2,5 euros pour un ticket.

Quand quelqu'un de bonne volonté se retrouve confronté à plusieurs automates défectueux, quelle est la solution pour qu'il ne soit pas victime de la surtaxe alors qu'il n'en est pas à l'origine ? Dire qu'on peut toujours se rendre dans un autre point de vente, c'est méconnaître l'usage et la pratique des transports en commun. Si l'on veut qu'ils soient un minimum efficaces, l'on ne peut envisager que les usagers puissent passer vingt minutes à rechercher un titre de transport.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik wou geen technocratisch antwoord of een MIVB 'non-antwoord'. Wat doet een reiziger die door de MIVB wordt opgelicht? We krijgen hier eens te meer cijfers voorgeschoteld over hoe goed de MIVB functioneert. Ik val blijkbaar altijd op problematische toestanden, als ik tram of bus neem, van reizigers die braafjes hun ticket tegen verhoogd tarief kopen bij de chauffeur omdat de GO-automaat defect is.*

De reiziger heeft niet voor automatisering gekozen en moet dan ook niet voor de tekortkomingen ervan opdraaien. Als de MIVB tijd wil winnen, dat ze dan ontvangers inzet. Dat zou tenminste nog voor banen zorgen!

De prijs voor een ticket naar 2,5 euro opvoeren zorgt gegarandeerd voor spanningen. Sommige chauffeurs geven toe dat ze beschaamd zijn om zo'n bedrag te vragen.

Hoe wil u voorkomen dat een reiziger een boete moet betalen terwijl hij niet verantwoordelijk is voor een defecte automaat? Op zoek moeten gaan naar een werkende automaat past toch niet in het concept van efficiënt openbaar vervoer.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour ce qui est de l'application par la STIB de ces nouvelles technologies, je ne puis vous répondre à ce stade.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik kan u nog niet meedelen hoe en wanneer de MIVB deze nieuwe technologieën zal*

Celles-ci sont déjà appliquées par la SNCB, nous examinons la situation avant de les intégrer à la carte Mobib.

Par ailleurs, les exemples que vous évoquez, Mme Delforge, relèvent de situations ponctuelles et non récurrentes.

- Les incidents sont clos.

toepassen. De NMBS gebruikt ze al. We willen ze verwerken in de Mobibkaart.

Mevrouw Delforge, de voorbeelden die u aanhaalt, zijn eenmalige situaties.

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

concernant "le risque d'étouffement d'un enfant par les portiques du métro".

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "het risico op verstikking van een kind tussen de toeganghekjes van de metro".

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

Mme Céline Delforge.- La presse a relayé un incident qui s'est produit le 3 janvier 2012 dans la station de métro Thieffry, au cours duquel une enfant s'est retrouvée la gorge coincée par le portique d'entrée de la station. On a déjà eu l'occasion de le dire lors de l'interpellation de M. Van Damme sur les portillons en général : ce n'est pas la première fois que ces mécanismes et les coups qu'ils infligent aux usagers sont mis en cause.

Pouvez-vous me dire si des mesures urgentes ou rapides ont été prises en attendant que nous soyons assurés qu'un tel incident ne pourra se reproduire ?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Op 3 januari 2012 raakte in het metrostation Thieffry een kind met de keel geklemd tussen een toegangshekje. Het is niet de eerste keer dat zich een incident voordoet met zo'n hekje.*

Heeft de MIVB dringende maatregelen genomen om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il me semble avoir déjà répondu à une interpellation sur ce sujet il y a quelques semaines, lorsque l'incident venait de se passer. Il me semble néanmoins opportun de vous rappeler les éléments suivants.

Le mardi 3 janvier en soirée, un père souhaite

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik beantwoordde enkele weken geleden al een interpellatie over ditzelfde onderwerp.*

Op 3 januari nam een vader 's avonds met zijn dochter de metro en stapte uit in station Thieffry. De vader liep het eerst door de toegangspoortjes

quitter la station de métro Thieffry avec sa fille. Le père franchit en premier les portiques sans regarder derrière lui et est suivi immédiatement par sa fille. Parce que la petite fille suit son père de trop près, les portiques se referment. Elle reste précisément deux secondes avec le cou coincé entre les portiques. Au moment où le père court vers le bouton d'appel, les portiques s'ouvrent automatiquement. La petite fille n'est pas blessée.

La STIB regrette cet incident et une étude interne a été menée sur les circonstances de celui-ci, en collaboration avec le fournisseur des portiques. Il semble s'agir d'un incident exceptionnel qui est la conséquence d'un concours de circonstances.

La STIB souhaite profiter de l'occasion pour rappeler les règles qui prévalent depuis l'instauration des portiques. Elle demande expressément aux parents accompagnés de leurs enfants et également aux personnes à mobilité réduite transportant des objets imposants et/ou poussant des voitures d'enfant d'utiliser le sas. Ce dernier est fait pour traverser les portiques avec les jeunes enfants, également lors de la sortie d'une station.

Pour la STIB, il s'agit du premier incident de cette nature à la sortie d'une station. Mais la STIB ne veut rien laisser au hasard. C'est pourquoi, à la suite de cet incident, elle a apposé une nouvelle signalisation afin d'encourager les personnes accompagnées d'enfants à utiliser le sas. De nouveaux pictogrammes ont également été affichés afin d'encourager les parents qui veulent passer par les portiques normaux avec de plus grands enfants, à faire passer leurs enfants avant eux.

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

Mme Céline Delforge.- Comme je le soulignais précédemment, la technique est faillible et les sas sont fréquemment en panne ou ne fonctionnent pas.

Une fois de plus, je les ai testés pour vous et je maintiens que pour un usager du métro, il n'est pas acceptable de se faire frapper par un portique en essayant d'utiliser les transports en commun.

- L'incident est clos.

van het metrostation. Zijn dochter, een klein meisje, volgde meteen achter hem. Omdat de poortjes zich achter de vader sloten, kwam het kind twee seconden lang met haar nek tussen de poortjes terecht. Toen haar vader naar de noodknop liep, gingen de poortjes meteen weer open. Het meisje was niet gewond.

De MIVB betreurt het incident en er werd een intern onderzoek naar de omstandigheden gevoerd, in samenwerking met de leverancier van de poortjes. Blijkbaar was het een uitzonderlijk incident ten gevolge van een samenloop van omstandigheden.

De MIVB wil nogmaals aan de spelregels herinneren. Ouders met kleine kinderen, personen met een beperkte mobiliteit en mensen die grote voorwerpen of kinderwagens bij zich hebben, worden verzocht om de sluizen te gebruiken.

Het is de eerste keer dat zich een dergelijk incident voordeed. De MIVB wil echter niets aan het toeval overlaten. Daarom worden er nieuwe bordjes aangebracht om mensen met kleine kinderen ertoe aan te zetten om de sluizen te gebruiken. Er werden ook pictogrammen aangebracht om ouders met iets oudere kinderen te stimuleren om hun kinderen voor hen te laten gaan als ze de gewone poortjes gebruiken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Techniek is feilbaar en de sassen zij vaak buiten werking.*

Het blijft onaanvaardbaar dat een gebruiker van het openbaar vervoer zich kan kwetsen aan de toegangspoortjes.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "la problématique du stationnement à Anderlecht".

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Selon la presse, malgré le parcours européen réussi du club de football d'Anderlecht, le nombre de spectateurs a diminué. Il a même été réduit d'un tiers pour les matches européens depuis que la commune d'Anderlecht a adopté son nouveau plan de stationnement.*

Les spectateurs sont découragés par le temps maximal de stationnement, limité à une heure aux abords du parc Astrid, ainsi que par le stationnement à cinq euros de l'heure un peu plus loin.

Le plan de stationnement a également entraîné une diminution des recettes pour les commerces horeca avoisinants.

Il faut une politique de stationnement équilibrée, qui tient compte de la qualité de vie des riverains, mais qui ne mine ni l'activité économique, ni les manifestations socio-culturelles et sportives d'envergure se déroulant dans le quartier. En quête de solutions pratiques, le RSC Anderlecht se concerterait avec la STIB. J'ignore toutefois si cette concertation a déjà a eu lieu et quels en seraient les résultats.

Quel rôle la STIB peut-elle jouer dans le cadre d'événements socioculturels ou sportifs récurrents et de grande ampleur ?

À l'occasion de la mise en œuvre du nouveau plan de stationnement d'Anderlecht, y a-t-il déjà eu une concertation entre des représentants du RSC Anderlecht et de la STIB ? Si oui, quels en ont été les résultats ? De quelle manière le plan de stationnement de la commune cadre-t-il avec le

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de parkeerproblematiek in Anderlecht".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Een recent artikel in een voetbaltijdschrift spreekt over de "parkeermiserie in Anderlecht". Sinds de gemeente Anderlecht haar parkeerreglement aangepast heeft, zijn de toeschouwersaantallen van voetbalclub Anderlecht fors gezakt. Dat geldt vooral voor de Europese bekermatchen van de Brusselse club. Ondanks een zeer succesvol parcours, kon de club er toch maar zo'n 14.000 toeschouwers bekoren. Dat is een derde minder dan normaal.

Toeschouwers die met de wagen naar het stadion komen, kunnen in de directe omgeving van het Astridpark slechts voor 1 uur parkeren. In de zones verderop geldt een tarief van 5 euro per uur. Voor weekendmatchen is dit makkelijker op te vangen. Supporters hebben dan immers meer tijd om naar het stadion te stappen. Voor matchen tijdens de week is dit veel minder het geval. Veel supporters komen immers rechtstreeks van hun werk en maken dus ook vaker gebruik van de wagen.

Daar komt nog bij dat Europese matchen in de regel duurder zijn dan competitiewedstrijden. Met een minimumparkeerkost van 15 euro voor drie uur tikt dat stevig aan. Het zorgt ook voor veel parkeerovertredingen. In het artikel stond dat er tijdens de laatste groepsmatch zo'n 600 pv's uitgeschreven werden.

Niet enkel de voetbalclub lijdt hieronder. Ook voor de omliggende horecazaken brengt het nieuwe parkeerplan een stevige minderopbrengst met zich mee. Zo sloot het bekende restaurant 'Alain Cornelis' enkele weken geleden de deuren. De uitbater gaf aan dat de parkeerproblematiek daarvan de oorzaak was.

Plan de stationnement régional en préparation ?

Quel est l'apport de la STIB lors d'activités de masse, organisées de manière récurrente ? Peut-elle, par exemple, adapter ses horaires ? Pour quels événements la STIB prévoit-elle un régime spécial ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Pour vos questions générales relatives à l'approche de la STIB lors d'événements impliquant le déplacement de nombreuses personnes, je vous renvoie à ma réponse exhaustive à l'interpellation Mme De Pauw sur ce sujet lors de la dernière réunion de la commission de l'année dernière.*

Pour le reste, le Sporting d'Anderlecht et la STIB se sont effectivement concertés. Le Sporting offre à ses VIP, soit à près de 150 personnes, la possibilité de prendre le métro après avoir garé leur voiture à

Een evenwichtig parkeerbeleid, dat rekening houdt met de levenskwaliteit van de inwoners, is nodig. Het is echter wel van belang dat de economische activiteit of grotere socioculturele en sportieve manifestaties in een buurt hierdoor niet gefnuikt of uitgesloten worden. In de pers werd aangekondigd dat RSC Anderlecht op zoek ging naar praktische oplossingen en zou samenzitten met de MIVB. Het is niet duidelijk of dit overleg al heeft plaatsgevonden en wat hierbij uit de bus is gekomen.

Welke rol kan de MIVB spelen bij grotere, recurrente socioculturele of sportieve evenementen in Brussel? Het doet dit al voor éénmalige activiteiten zoals de Nationale Feestdag of Couleur Café. Op dit vlak zou de vervoersmaatschappij nog heel wat winst kunnen boeken ten opzichte van de wagen.

Werd er naar aanleiding van de invoering van het nieuwe parkeerplan in Anderlecht al overlegd tussen afgevaardigden van RSC Anderlecht en de MIVB? Zo ja, wat leverde dit op?

Op welke manier past het parkeerplan van de gemeente Anderlecht momenteel in de plannen die het gewest voorbereidt voor het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan?

Hoe speelt de MIVB momenteel in op activiteiten die op recurrente basis georganiseerd worden en die veel volk aantrekken? Kan de MIVB daarvoor bijvoorbeeld haar dienstregeling aanpassen?

Voor welke evenementen werkt de MIVB momenteel een speciaal regime uit?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Voor uw algemene vragen over de aanpak van evenementen door de MIVB verwijs ik naar mijn uitgebreide antwoord aan mevrouw De Pauw tijdens de laatste commissievergadering van vorig jaar. Haar interpellatie ging precies over de aanpak van evenementen door de MIVB.

Wat uw vragen over de aanpak tijdens wedstrijden van Sporting Anderlecht betreffen, plegen de club en de MIVB uiteraard overleg. Zo biedt Sporting Anderlecht vandaag al zijn vips de mogelijkheid om de metro te nemen, nadat ze hun wagen aan het

l'hôpital Érasme. À cette fin, le Sporting a commandé des titres de transports spéciaux auprès de la STIB.

Le Sporting d'Anderlecht et la STIB analysent ensemble les possibilités techniques et financières d'une vente de tickets incluant les transports publics, comme cela se fait à Forest National. Cette solution présenterait de nombreux avantages pour les riverains, pour les supporters et pour les commerçants. La STIB et le Sporting d'Anderlecht souhaitent tester la faisabilité technique de cette solution avant les play-offs.

Le plan de stationnement d'Anderlecht s'inscrit dans les principes de l'ordonnance du 22 janvier 2009 organisant la politique du stationnement et prévoyant la création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

J'ai déposé le projet de Plan de politique régionale de stationnement en première lecture au gouvernement. Ce n'est que lorsqu'il sera approuvé définitivement et qu'il aura le statut de plan réglementaire que nous pourrons examiner si le plan d'Anderlecht y est conforme, et éventuellement le faire modifier.

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

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Encourager les VIP à prendre le métro est une mesure intéressante, mais tout à fait insuffisante. Inclure le trajet en transports en commun dans le ticket d'entrée des supporters serait une excellente chose, tant pour Anderlecht que pour les commerçants du quartier. Une politique de*

Erasmusziekenhuis hebben geparkeerd. Sporting Anderlecht mikt met deze actie op een 150-tal mensen en heeft hiervoor bij de MIVB speciale vervoersbewijzen besteld.

Voorts analyseren Sporting Anderlecht en de MIVB samen de technische en financiële mogelijkheden om tickets te verkopen waarin het openbaar vervoer is inbegrepen. Het initiatief is te vergelijken met dat van Vorst Nationaal. Er is binnenkort een ontmoeting gepland om de technische haalbaarheid van het voorstel te bekijken.

Deze oplossing levert heel wat voordelen op: voor de lokale bevolking omdat er minder parkeerdruk is, voor de supporters omdat parkeren verder van het stadion gemakkelijker is en tenslotte voor de handelaars, omdat verwacht wordt dat de supporters na de wedstrijd langer ter plaatse zullen blijven. Ze moeten immers geen verkeersdrukte meer trotseren.

Zowel de MIVB als Sporting Anderlecht willen de technische haalbaarheid van deze oplossing nog voor de play-offs testen. Het parkeerplan van Anderlecht volgt de principes van de ordonnantie van 22 januari 2009 betreffende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik heb het voorstel van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in eerste lezing aan de regering voorgelegd. Zodra het plan in eerste lezing is goedgekeurd, wordt het aan een openbaar onderzoek onderworpen. Eens het plan dan definitief is goedgekeurd en het statuut van reglementair plan zal verworven hebben, kunnen we nagaan op welke manier het plan van Anderlecht hiermee in overeenstemming is en kan het plan indien nodig worden aangepast.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- Het is goed dat de vips de metro kunnen nemen, maar dat is maar een druppel op een hete plaat. Tickets waarin de reis met het openbaar vervoer inbegrepen is, zouden zowel voor Anderlecht als voor de handelaars uit de buurt een zeer goede zaak zijn. Met een radicaal parkeerbeleid los je misschien de problemen op

stationnement radicale permet de résoudre les problèmes des riverains, mais en crée d'autres ailleurs.

Quoi qu'il en soit, il est essentiel d'indiquer correctement les parkings accessibles. Si vous voulez encourager les supporters, dont la majorité vient de l'extérieur de la Région, à abandonner leur voiture pour emprunter le métro, la communication est essentielle. Elle peut être organisée assez aisément, dans la mesure où elle est fort ciblée.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Dans l'exemple de Forest National, dont nous comptons nous inspirer, les aires de stationnement sont indiquées sur le ticket d'entrée, qui sert aussi de titre de transport pour la STIB. J'espère que ce système pourra être mis sur pied avant les play-offs.*

- L'incident est clos.

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 "les informations aux arrêts de la STIB".

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

Mme Françoise Schepmans.- À l'entrée de la station de métro Madou vient d'être installé un afficheur donnant l'heure précise de passage des lignes de métro 2 et 6 en souterrain.

voor de buurtbewoners, maar je creëert andere problemen elders. De handelaars houden een wijk net leefbaar. De technische haalbaarheid van dergelijke tickets moet nog bekeken worden.

In elk geval is het ook heel belangrijk om goed de parkings aan te geven, of de plekken waar de mensen hun wagen kunnen achterlaten. Een deel van de supporters komt uit Brussel, maar een groot deel komt ook van buiten het gewest. Als u wilt dat mensen inderdaad hun wagen achterlaten om de metro te nemen, zal de communicatie van groot belang zijn. Die communicatie kan redelijk gemakkelijk georganiseerd worden omdat ze zeer gericht gevoerd kan worden. De supporters in het stadion zijn makkelijk bereikbaar.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Als we het model van Vorst-Nationaal volgen, wat misschien het beste is, worden de locaties van de parkeerplaatsen ook aangeduid op de tickets die ook gelden als vervoersbewijs voor de MIVB. Het is inderdaad belangrijk om de mensen ook wegwijs te maken. Hopelijk zal het systeem op poten staan nog voor de play-offs.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de informatie aan de MIVB-haltes".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Aan de ingang van het station Madou werd een informatiescherm geplaatst dat in real-time de wachttijden weergeeft van metrolijnen 2 en 6.*

Ce dispositif d'information baptisé "Mupi" contribue évidemment à une meilleure communication aux usagers, plus particulièrement en soirée et pendant le week-end, quand la succession des rames de métro présente une fréquence peu élevée.

Si nos informations sont correctes, au cours de l'année 2012, 19 boîtiers Mupi seraient installés sur le réseau. Ceci ne constitue qu'une très faible couverture au regard des 69 stations existantes et du nombre d'accès de chacune d'elles.

La démarche est louable, mais elle semble assez frileuse vu le nombre de dispositifs qui seraient mis en place dans les prochains mois.

Par ailleurs, je m'interroge sur une information plus ciblée à l'attention des clients de la STIB. Ces bornes Mupi indiqueront-elles, par exemple, les éventuelles interruptions de service pour éviter aux clients de descendre inutilement dans les stations ? Ce procédé est utilisé sur le réseau parisien. Les afficheurs Mupi informeront-ils la clientèle des éventuels arrêts de service ou des lignes desservant la station ?

Comment évolue l'installation des heures de passage des trams et des bus aux arrêts de surface ?

Comment pouvez-vous expliquer qu'assez fréquemment, les afficheurs de grand format aux arrêts de surface soient éteints, et donc sans utilité pour la clientèle ?

À l'intérieur des stations, ne serait-il pas possible de donner une meilleure information sur la direction à prendre pour se rendre à tel ou tel numéro de bâtiment situé sur un boulevard en sortant d'une station ? Cela permettrait de faciliter l'orientation des passagers.

Enfin, ne serait-il pas possible d'aboutir à une gestion plus dynamique du parc des véhicules utilisés en surface afin de diminuer le nombre de bus et de trams se présentant l'un à la suite de l'autre, pour obtenir un meilleur cadencement des passages ?

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

Dat scherm, 'Mupi' genaamd, heeft als doel de reizigers beter te informeren over de dienstregeling van de metro's, wat vooral handig is 's avonds en in het weekend, als ze minder frequent rijden.

In 2012 worden er 19 Mupi's geplaatst. Dat is erg weinig als we weten dat de metro 69 stations telt met elk meerdere ingangen.

Zullen die schermen de reizigers ook informeren indien bijvoorbeeld de metrodienst onderbroken wordt, zodat mensen niet voor niets in het station afdalen? In de Parijse metro is dat het geval.

Waarom vallen de bovengrondse informatieborden die tram- en busreizigers informeren over de wachttijden, regelmatig uit?

Is het ook mogelijk in de metrostations de reizigers beter te oriënteren door bijvoorbeeld de weg naar bepaalde gebouwen bovengronds beter aan te duiden?

Ten slotte, is het niet mogelijk de spreiding van trams en bussen over een bepaalde lijn beter te regelen zodat ze op sommige ogenblikken niet gewoon de ene achter de andere rijden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les mobiliers urbains pour l'information (Mupi) seront installés à l'entrée des accès des stations de métro et de prémétro. À ce jour, la STIB a prévu l'installation d'un minimum de dix-neuf Mupi au premier trimestre 2012, en fonction du rythme de délivrance des permis d'urbanisme par l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL) et des accords des communes si nécessaire.

Cependant, la STIB souhaite couvrir à terme, idéalement d'ici la fin de l'année 2012, la très grande majorité des stations par un total de 165 mobiliers urbains. Le nombre final exact dépendra bien entendu des autorisations obtenues et du respect des règlements en vigueur.

Si les afficheurs surmontant les mobiliers urbains sont effectivement principalement destinés à afficher les temps d'attente, ils seront également utilisés pour informer les voyageurs des perturbations des lignes de métro et de tram desservant la station.

Concernant les afficheurs de temps d'attente aux arrêts de surface, la majorité d'entre eux sont encore ceux des sociétés JCDecaux et Clear Channel, propriétaires de ce type de mobilier. La STIB travaille en étroite collaboration avec ces deux sociétés pour la fiabilisation de leurs afficheurs. Une amélioration importante de la qualité sera perceptible pour les clients dans les toutes prochaines semaines.

De son côté, dans le cadre du projet Phoebus II, la STIB continue d'installer ses afficheurs de temps d'attente aux arrêts de surface : 35 ont déjà placés en 2010, 35 sont en cours de placement, 35 suivront encore en 2012 puis 35 en 2013, soit un total de 140 afficheurs.

Concernant les pannes constatées aux afficheurs de grand format aux arrêts de surface - soit les afficheurs de JCDecaux et de Clear Channel -, elles peuvent être d'origines diverses : serveurs, connexion entre serveurs, connexion GPRS entre le serveur et les afficheurs, panne de hardware... Pour rappel, la STIB n'est ni propriétaire ni gestionnaire de ces appareils. Son rôle se limite à mettre à disposition ses données. La STIB pèse cependant de tout son poids auprès des sociétés de publicité pour qu'elles améliorent et fiabilisent leur produit, en installant notamment des outils de mesure

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De infoborden komen aan de ingangen van de metro- en premetrostations. In de eerste helft van 2012 plaatst de MIVB er minstens negentien. Dit hangt af van het tempo waarin de stedenbouwkundige vergunningen worden afgeleverd en van de akkoorden met de betrokken gemeenten.*

Tegen eind 2012 wil de MIVB liefst al zo'n 165 borden geplaatst hebben aan de grote meerderheid van de stations. Het precieze aantal zal afhangen van de vergunningen.

De borden geven in de eerste plaats de wachttijden aan, maar geven ook informatie over storingen op het metro- of tramnetwerk.

De meeste borden die bij bovengrondse haltes de wachttijden aangeven, zijn eigendom van JCDecaux of Clear Channel. De MIVB werkt met hen samen om de aanduidingen betrouwbaar te maken. De komende weken zullen de reizigers merken dat de kwaliteit verbetert.

In het kader van het project Phoebus II blijft de MIVB ook zelf borden plaatsen aan bovengrondse haltes: 35 per jaar, of in totaal 140 in de periode 2010-2013.

De pannes aan de grote borden van JCDecaux en Clear Channel hebben uiteenlopende oorzaken: problemen met de servers, de verbindingen tussen de servers, de hardware, enzovoort. Ter herinnering, de MIVB is noch eigenaar noch beheerder van deze borden en stelt alleen gegevens ter beschikking. Het dringt er wel bij de reclamemaatschappijen op aan om hun product zo betrouwbaar mogelijk te maken.

De MIVB heeft ook de manier veranderd waarop ze de wachttijden doorgeeft aan JCDecaux en Clear Channel. Zij moeten daarom ook hun software aanpassen. Tegen eind februari moet dat de betrouwbaarheid van de infoborden sterk vergroten.

De voorbije maanden is er dus veel veranderd. Gemiddeld is 99,21% van het Phoebus II-netwerk beschikbaar. Voor de nieuwe borden aan de metrostations mikt de MIVB op 99%.

automatiques et permanents à chaque étape de la chaîne de communication, depuis les serveurs de la STIB jusqu'aux afficheurs.

La STIB a par ailleurs modifié la manière d'envoyer ses temps d'attente vers JCDecaux et Clear Channel. Ces derniers doivent donc également modifier leur environnement informatique en ce sens. Ce projet est sur le point d'aboutir et permettra d'ici fin février 2012 d'améliorer de manière drastique la fiabilité de ces appareils.

Ces dernières semaines, cette problématique a fortement évolué - affichage des temps d'attente sur l'axe nord-sud depuis la fin décembre, optimisation des afficheurs JCDecaux et Phoebus II -, et la disponibilité continuera à s'améliorer dans les semaines à venir. Pour votre information, le taux de disponibilité moyen des Phoebus II est de 99,21%. Au niveau des MUPI, installés très récemment, la STIB prévoit d'atteindre un taux de 99%.

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

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- Il semble que les afficheurs établiraient plutôt des temps théoriques que des temps d'attente réels sur leurs panneaux. Que pouvez-vous nous dire à ce propos ?

J'entends qu'une amélioration sera perceptible dans les prochaines semaines. Faute de pouvoir tirer des conclusions précises aujourd'hui, nous reviendrons sur la question dans les prochains mois.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- De infoborden geven eerder theoretische dan reële wachttijden aan. Wat kunt u daarover zeggen?*

De komende weken zou een verbetering merkbaar moeten zijn. Ik zal hier dus op terug komen.

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

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- C'est une phase de test. L'idée est évidemment d'afficher le temps réel. Les évaluations seront meilleures dans quelques mois.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De bedoeling is inderdaad om reële wachttijden aan te geven. Binnen enkele maanden zullen we deze testfase evalueren.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

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 "la dotation d'assainissement accordée au Port en 2011".

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

Mme Françoise Schepmans.- En novembre 2011, le gouvernement a accordé au port de Bruxelles une dotation de 660.000 euros destinée à couvrir, pour 2011, des travaux d'assainissement de terrains pollués. En d'autres termes, avant les travaux de dépollution, ces terrains étaient inutilisables et ne généraient aucune recette. Le port n'hésitant pas à clamer qu'il lui manque des espaces à céder en concession - alors qu'une partie des douze hectares du site de Carcoke seront affectés à bpost -, il serait intéressant de connaître la situation exacte des sites en cours de dépollution ou en voie de l'être.

Quelle est l'affectation précise des 660.000 euros de la dotation 2011 ?

Les travaux prévus dans le cadre de cette dotation ont-ils débuté ?

Quelles sont la superficie et la localisation des terrains à dépolluer ?

Quels sont les revenus attendus par le port pour ces terrains ?

Après cette opération, des terrains portuaires resteront-ils à assainir ? Dans l'affirmative, quelle sera la dotation allouée au port en 2012 pour ce type d'opération ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Avant de répondre à votre question, je souhaite faire

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende "de saneringsdotatie voor de Haven van Brussel in 2011".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- In november 2011 gaf de regering de Haven van Brussel een dotatie van 660.000 euro voor de sanering van vervuilde terreinen. Voor de sanering waren deze terreinen onbruikbaar en leverden ze dus niets op. En dat terwijl de Haven klaagt dat ze te weinig terreinen heeft om in concessie te geven.*

Waarvoor is deze 660.000 euro precies bestemd?

Zijn deze werken al begonnen?

Waar liggen de betrokken terreinen en wat is de oppervlakte ervan?

Welke opbrengst verwacht de Haven van deze terreinen?

Blijven er daarna nog vervuilde haventerreinen over? Welke dotatie zal daar in 2012 aan besteed worden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Ik heb net een schriftelijke vraag van de*

remarquer que je viens de répondre à une question écrite du même ordre qui a été posée par notre collègue, M. Vincent De Wolf, qui m'a également interrogée sur l'affectation des moyens que le port reçoit pour l'assainissement des terrains.

Les réponses à vos questions se retrouvent principalement dans le tableau que l'on vient de vous remettre. Je voudrais vous donner quelques précisions supplémentaires. Il y a quatre terrains : le quai de Heembeek, le terrain ex-Canaux Houilliers, Imoco et un terrain entre les portes B15 et B16.

Le tableau montre que les 660.000 euros de moyens de 2011 pour les assainissements seront insuffisants pour couvrir la dépollution complète des quatre terrains concernés, puisque le budget nécessaire à cette fin est estimé à 1.125.000 euros. Le solde des coûts de dépollution devrait pouvoir être couvert par les moyens supplémentaires de 2012, dont le montant a également été prévu à 660.000 euros.

La cinquième colonne du tableau, portant sur le calendrier, montre qu'un seul terrain a déjà été assaini, que le terrain qui est destiné à l'entreprise Reibel est en cours d'assainissement et que l'assainissement de deux autres terrains doit commencer en 2012.

Les revenus attendus pour les nouveaux terrains dépendent du nombre de m² du terrain qui peut être utilisé pour la concession et qui est multiplié par le prix de la grille tarifaire que le port utilise afin de louer la concession. Par exemple pour l'ex-terrain Imoco, ce tarif est de 5,78 euros par m².

Pour l'avenir, le port de Bruxelles tient à jour une liste des terrains pouvant être assainis. Il s'agit soit de terrains libérés par l'ancien concessionnaire et qui nécessitent un assainissement, soit de terrains que le port de Bruxelles peut acquérir et dont la pollution a été causée par des inconnus ou des sociétés déclarées en faillite ou dissoutes.

Avec ces quatre terrains, le travail du port n'est pas terminé.

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

heer De Wolf over hetzelfde onderwerp beantwoord.

U kunt de antwoorden op uw vragen terugvinden in de tabel die ik u heb bezorgd. In totaal gaat het om vier terreinen.

In de tabel staat dat de 660.000 euro van 2011 niet zal volstaan om de vier terreinen te saneren, want die operatie zou in totaal ongeveer 1,125 miljoen euro kosten. Daarom wordt er in 2012 zo'n 660.000 euro extra begroot.

De vijfde kolom van de tabel betreft de planning. Een terrein werd reeds gesaneerd. Het terrein dat voor de firma Reibel is bestemd, wordt momenteel gesaneerd en de twee overige terreinen zijn in de loop van 2012 aan de beurt.

De inkomsten die we van de terreinen verwachten, zijn afhankelijk van de oppervlakte die kan worden verhuurd en van het tarievenrooster van de Haven van Brussel.

De Haven van Brussel houdt een lijst bij van terreinen die in de toekomst kunnen worden gesaneerd. Het gaat ofwel om terreinen die werden verlaten door een concessiehouder, ofwel om terreinen die de Haven van Brussel kan verwerven en die werden vervuild door onbekenden of failliete of geliquideerde bedrijven.

Het werk van de haven is dus nog niet voltooid.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mme Françoise Schepmans.- J'entends bien qu'un nouveau budget est prévu en 2012 pour poursuivre ces travaux de dépollution des terrains du port.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le suivi de la stratégie de bus propres de la STIB et les récentes orientations en matière d'achats de véhicules".

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Je souhaiterais revenir sur un dossier sur lequel j'ai eu plusieurs fois l'occasion de vous questionner et de vous interpeller, et qui constitue un dossier central de la stratégie de mobilité bruxelloise, particulièrement à l'heure où se croisent le chantier du nouveau contrat de gestion de la STIB, les défis environnementaux pressants et les perspectives budgétaires peu optimistes : il s'agit de la stratégie bus propres de la STIB intitulée, selon les documents, "stratégie bus propres" ou "programme véhicules propres".

Pour recadrer le contexte, et sans revenir sur une chronologie détaillée des commandes et annonces de la STIB, Il me semble opportun de rappeler que plusieurs textes de référence mentionnent cette stratégie, au premier rang desquels le contrat de gestion de la STIB en son article 60.2 et le Plan Iris 2 dans son sous-chapitre 2,4. Il est à noter que l'article 60.2 du contrat de gestion précise textuellement que "pour la fin 2009, la STIB établira une stratégie "véhicules propres en 2010-2020". Or, ce point faisait déjà l'objet d'une demande de Bruxelles Environnement, formatée

Mevrouw Françoise Schepmans *(in het Frans).- Ik begrijp dat er in 2012 een nieuw budget beschikbaar is om die saneringswerken verder te zetten.*

- 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 opvolging van de strategie van schone bussen van de MIVB en de recente keuzes inzake de aankoop van voertuigen".

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- De strategie van de MIVB rond schone bussen is een centraal gegeven in het beheer van de Brusselse mobiliteit.*

De strategie wordt vermeld in verschillende referentieteksten, waaronder het beheerscontract van de MIVB (artikel 60.2) en het Iris 2-plan (onderhoofdstuk 2,4). Volgens het beheerscontract zou de MIVB tegen eind 2009 een strategie rond schone voertuigen opstellen voor 2010-2020. Leefmilieu Brussel vroeg dit al bij de evaluatie in 2006 van het Lucht- en Klimaatplan.

In 2004 richtte de directie van de MIVB al een interne werkgroep op om te onderzoeken welke technologieën het meest geschikt waren voor de nieuw te bestellen bussen. In 2009 verklaarde de directeur ontwikkeling van de MIVB dat andere types van bussen, vooral de hybride bussen, zonder zware overheidssteun niet competitief zijn met de dieselbussen die voldoen aan de strengste Euro 5-normen. Toch zei de MIVB in 2011 dat er nog steeds gewerkt werd aan een strategie rond propere

dans le cadre de l'évaluation du Plan air/climat 2002-2010, évaluation effectuée en juin 2006.

Je souhaite également rappeler qu'en 2004, un groupe de travail interne à la STIB était déjà mandaté par la direction pour rechercher les meilleures technologies pour les commandes de bus à venir. En 2009, lors du Congrès de l'UITP (Union Internationale des transports publics) à Vienne, le directeur du développement de la STIB déclarait à la presse que face aux bus diesel construits sous les normes Euro 5 les plus sévères, les autres technologies et singulièrement l'hybride ne seraient pas compétitives sans un soutien massif des autorités publiques. Pourtant en 2011, la coordination environnementale de la STIB expliquait que la stratégie véhicules propres exigée dans le contrat de gestion pour 2009 était toujours en cours de rédaction.

Fin 2011, il semblait extrêmement difficile, même pour la STIB de savoir à quel stade on en était, tant sur la stratégie prévue par le plan de gestion que sur la proposition de politique d'acquisition. Enfin, le 29 décembre 2011, on pouvait lire dans la presse que le gouvernement bruxellois aurait déclaré forfait quand à l'acquisition de septante bus roulant au gaz suite à l'incapacité d'assumer budgétairement l'obligation initialement prévue par le contrat de gestion de récupération du surcoût lié aux achats. Ceci n'a rien de nouveau puisque vous me l'aviez déjà expliqué en février 2011. Dans ce même article, la STIB affirme que les 189 autobus diesel commandés en avril 2009 et déjà livrés fonctionnent "avec un niveau de performance environnementale supérieure à celle du bus au gaz naturel" et de rajouter un suivi de la technologie avec des possibilités de commandes après 2013 de véhicules équipés des technologies avancées. Poser une telle affirmation suppose nécessairement que tant la stratégie véhicules propres que la vision bus 2020 et que la proposition de politique d'acquisition sont arrêtées.

Au vu des différents éléments développés, je souhaiterais faire le point avec vous sur la gestion de ce dossier.

Où en sont les stades d'avancement respectifs de la stratégie véhicules propres et de la vision bus 2020 ?

Où en est la proposition de politique d'acquisition

voertuigen.

Op 29 december 2011 schreef de pers dat de Brusselse regering de aankoop van zeventig bussen op gas afblies, omdat ze over onvoldoende financiële middelen beschikte. De MIVB bevestigde dat de 189 dieselbussen die in april 2009 besteld waren, betere milieuresultaten haalden dan bussen op aardgas kunnen halen, maar dat er bij nieuwe bestellingen na 2013 eventueel kon worden overgeschakeld op nieuwe technologieën. Hieruit blijkt dat de strategie rond propere voertuigen stilletjes afgevoerd is.

Hoe staat het nu met deze strategie en de visie bus 2020? Wordt het aankoopbeleid gevolgd dat uit de visie bus 2020 naar voren kwam?

In welke mate zijn deze strategieën en visies verwerkt in de besluiten van de studies van 2004 en 2006 van de MIVB, het BIM en hun partners?

In welke mate werden ze verwerkt in de besluiten van de studies van het Nederlandse Nationale Milieuagentschap en de Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek, die als basis dienden voor de strategische keuzes in het Europese debat over de uitstootnormen voor NOx?

issue de la vision bus 2020 ?

Dans quelle mesure la stratégie véhicules propres, la vision bus 2020 et la proposition de politique d'acquisition ont-elles intégré les conclusions des études de 2004 et de 2006 menées par la STIB, l'IBGE et ses partenaires ?

Dans quelle mesure la stratégie véhicules propres et la vision bus 2020 ont-elles intégré les conclusions des études de l'Agence nationale de l'environnement du Royaume des Pays-Bas et de la Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) qui ont été à la base de nouvelles découvertes et de réorientations stratégiques dans le cadre du débat européen sur les standards d'émissions NOx pour des normes de camions et bus Euro 4, Euro 5 et Euro 6 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La politique environnementale de la STIB en matière de véhicules propres s'articule autour des politiques européennes, fédérales et régionales.

Aujourd'hui, la STIB n'est pas sujette à une imposition légale en matière de réduction des émissions de CO_2. Néanmoins, elle tient compte de l'objectif européen de 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 par rapport à l'année de référence 1990, ainsi que de l'engagement pris par la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre de la Convention des maires, visant une réduction de 20% des émissions de CO_2 à l'horizon 2020 par rapport à l'année de référence 2005.

En outre, la STIB est attentive aux discussions européennes relatives à la directive 2003/96/CE concernant la taxation des produits énergétiques et de l'électricité. À ce titre, en collaboration avec les partenaires européens du projet européen "Ticket to Kyoto", dont elle est le partenaire chef de file, elle est en train d'établir son bilan carbone afin de dégager les pistes prioritaires pour réduire efficacement ses émissions de CO_2, compte tenu du contexte économique.

Au niveau régional, la STIB doit articuler sa politique de bus propres autour des mesures déjà

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- Het milieubeleid van de MIVB is gericht op het Europees, federaal en gewestelijk beleid.*

De MIVB is niet onderworpen aan bepaalde wettelijke verplichtingen inzake de reductie van CO_2-uitstoot. Toch houdt ze rekening met de Europese doelstelling om tegen 2020 de broeikasgassen te verminderen met 20% ten opzichte van 1990; alsook met de doelstelling van het Brussels Gewest om tegen 2020 de CO_2-uitstoot te verminderen met 20% ten opzichte van 2005.

De MIVB volgt ook de Europese debatten over de Richtlijn 2003/96/CE betreffende de belasting op energieproducten en elektriciteit. Zo maakt ze, in samenwerking met de Europese partners van het 'ticket to Kyoto'-project, momenteel haar koolstofbalans op, op zoek naar de meest doeltreffende manier om haar CO_2-uitstoot te verminderen.

Verder houdt de MIVB in haar beleid rekening met maatregelen die al werden genomen op gewestelijke niveau, zoals:

- *Het autoverkeer in Brussel met 20% verminderen, onder andere door vijf extra lijnen in te voeren om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren;*

prises par l'autorité régionale, à savoir :

- réduire de 20% le trafic automobile à Bruxelles, entre autres par la mise en place de cinq lignes, de manière à favoriser le transport public par rapport au transport individuel dans le partage de l'espace public ;

- réduire de 20% les émissions de particules fines problématiques à Bruxelles.

En matière environnementale, concernant les bus, les objectifs de la STIB pour contribuer aux politiques mises en place aux différents niveaux institutionnels se définissent comme suit :

- plus d'énergie renouvelable : augmenter de 20% la proportion d'énergies renouvelables dans la consommation annuelle de carburant pour les autobus par l'augmentation de la proportion du biocarburant diester dans le diesel pour la flotte existante et par l'introduction de biogaz pour les autobus fonctionnant au gaz naturel, au cas où l'alternative des bus au gaz était retenue ;

- plus d'efficience énergétique et réduction des émissions de CO_2 : réduire de 10% la consommation totale en carburant pour la flotte, ramenée au nombre de voyageurs transportés en aménageant des sites propres, en développant une politique d'écoconduite, en introduisant des véhicules de plus grande capacité et en améliorant le taux d'occupation ;

- moins de particules fines : nous étudions également l'impact des choix technologiques sur la réduction des émissions de particules fines. Un groupe de travail a été mis en place en 2004 pour examiner les différentes technologies présentes sur le marché afin de déterminer une alternative à la technologie diesel classique qui soit plus respectueuse de l'environnement. Cette étude, qui comprenait un volet environnemental, un volet commercial qui vérifiait la disponibilité des technologies sur le marché et un "business case", a fait apparaître que la technologie disponible la plus performante sur le plan environnemental était le trolleybus. La piste du trolleybus n'a cependant pas été poursuivie car elle ne pouvait être déployée sans grands investissements en infrastructures pour la mise en place de caténaires et l'acquisition des véhicules.

- *De uitstoot van fijn stof in Brussel met 20% verminderen.*

De doelstellingen van de MIVB waarmee ze bijdraagt tot het milieubeleid van de verschillende institutionele niveaus zijn:

- *Het aandeel hernieuwbare energie met 20% verhogen, door de verhouding Diester in de diesel te verhogen voor de bestaande bussen en door biogas te gebruiken voor de bussen die op aardgas rijden, indien het alternatief van bussen op gas wordt gekozen;*

- *De CO_2-uitstoot verminderen door onder andere het totale gebruik van brandstof met 10% te drukken, meer bussen in eigen bedding te laten rijden, grotere voertuigen in te voeren en de bezettingsgraad te verbeteren;*

- *De hoeveelheid fijn stof verminderen. Sinds 2004 onderzoekt een werkgroep technologieën die minder fijn stof produceren en een alternatief bieden voor de dieselbus. De trolleybus bleek ecologisch gezien de beste keuze, maar economisch gezien niet omdat die te grote infrastructuurinvesteringen vereist.*

De tweede beste optie was biogas, en de derde aardgas, met op termijn een overstap naar biogas. In 2007-2008 werd een aankoopproject opgestart voor 70 bussen op gas, wat ook de plaatsing van een Fluxys-leiding omvatte tot in het depot van Haren. Dat project kon echter niet doorgaan omdat het Brussels Gewest de meerkost niet kon financieren.

In 2010 werd een visie bus 2020 opgesteld waarvan de conclusies werden goedgekeurd door de beheersorganen van de MIVB. Die visie stelt dat de MIVB dringend haar capaciteit moet kunnen verhogen. De bus is het enige vervoersmiddel waarbij dat mogelijk is op een relatief korte termijn en zonder te grote infrastructuurinvesteringen.

De conclusie van het onderzoek sloot volgende alternatieven uit:

- *trolleybussen;*

- *100% elektrische voertuigen;*

- *voertuigen die op ethanol werken omdat de*

La deuxième meilleure performance environnementale revenait au biogaz, dont aucune production n'est assurée à Bruxelles. Enfin, la troisième solution était le gaz naturel, permettant une éventuelle évolution vers le biogaz. Un projet d'acquisition de 70 autobus au gaz a été monté en 2007-2008. Il prévoyait la pose d'une conduite Fluxys jusqu'au dépôt de Haren. Ce projet n'a pas pu être réalisé faute de financement du surcoût par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément au contrat de gestion.

Une "vision bus 2020" a été établie en 2010 et ses conclusions ont été approuvées par les organes de gestion de la STIB. Cette vision s'inscrit dans un contexte de besoin d'augmentation rapide de la capacité de transport de la STIB. Le bus est le seul mode dont la capacité peut être augmentée dans des délais relativement courts et sans investissements d'infrastructures importants.

Au terme de cette analyse, nous avons pu conclure que l'orientation technologique à prendre pour la motorisation des autobus à acheter dans l'intervalle entre 2012 et 2020 :

- ne retient pas dans l'immédiat la piste du trolleybus, mais prévoit une étude comparative avec le tramway pour des nouveaux projets de tramway ;

- exclut les véhicules 100% électriques parce qu'ils n'offrent pas de garanties techniques suffisantes ;

- exclut l'éthanol parce que son niveau de développement industriel est insuffisant et que les biocarburants de deuxième génération ne sont pas encore disponibles ;

- exclut les autobus hybrides car les différences de coût sur toute la durée de vie par rapport aux bus diesel sont trop importantes et que la pérennité industrielle de cette technologie n'est pas garantie au-delà d'une génération ;

- exclut le LPG qui est une filière finissante ;

- exclut l'hydrogène pour des motifs de sécurité, d'immaturité technologique et de coût ;

- retient la voie du diester comme carburant renouvelable de substitution au diesel, qui pourrait être appliqué dans des proportions plus

industriële ontwikkeling niet ver genoeg staat;

- *hybride bussen, onder andere omdat de kosten nog veel te hoog liggen ten opzichte van dieselbussen;*

- *voertuigen op LPG omdat dat een eindigend distributiekanaal is;*

- *voertuigen op waterstof, omdat die nog niet voldoende veilig zijn en te veel kosten.*

De conclusie van het onderzoek bracht volgende alternatieven naar voren:

- *voertuigen die op diester rijden in plaats van op diesel,*

- *voertuigen die op aardgas rijden, met op termijn een overstap naar biogas.*

De dieselbus blijft de basisoptie waarmee we de alternatieve technologieën vergelijken.

Aardgas wordt het alternatief waarnaar we streven tegen 2020, waarbij we moeten berekenen wat de meerkost zal zijn voor elk depot en wat de financieringsmogelijkheden zijn.

Verder zullen we een groter aandeel hernieuwbare brandstof gebruiken, zowel in diester als in biogas.

Ook wordt er een beleid voor ecologisch rijden uitgewerkt dat we willen toepassen op zoveel mogelijk huidige en toekomstige bussen. Zo werd in 2011 een proefproject opgestart dat de bussen uitrustte met een secure-drive-systeem. Dat systeem kan informatie opslaan over de rijstijl en het verbruik. Chauffeurs kunnen dus gevolgd en begeleid worden in hun opleiding preventief rijden. De eerste winsten in verbruik (tussen 3 en 7%) en comfort voor passagiers werden al geregistreerd.

Verder willen we het onderzoek naar technische oplossingen verderzetten om de bezettingsgraad en de commerciële snelheid te verbeteren.

De MIVB blijft ook zoeken naar mogelijkheden om al een aantal bussen op aardgas te laten rijden. Maar daarvoor moeten stelplaatsen aangepast of vernieuwd worden, wat tijd en middelen vraagt. Zo duurt de aansluiting op het Fluxys-netwerk zo'n twee jaar en de bouw van een volledig nieuwe

grandes qu'aujourd'hui à la flotte actuelle ;

- retient le gaz naturel comme solution technico-économique viable, avec la possibilité d'envisager à terme le biogaz en fonction des engagements régionaux.

En pratique, l'autobus diesel reste la solution technique la plus commune. Il demeure l'option de base pour comparer les technologies de motorisation alternative.

Le gaz naturel est l'alternative retenue pour toutes les acquisitions d'ici 2020 en examinant, pour chaque site de dépôt concerné par l'achat d'autobus, le surcoût éventuel qui en résulterait et les possibilités de financement de celui-ci

On utilisera une fraction de carburant renouvelable plus grande tant en diester qu'en biogaz, pour autant que le surcoût qui en résulte puisse être financé.

Des outils permettant l'application la plus large possible de l'écoconduite seront déployés sur les flottes actuelles et futures. En cette matière, des avancées ont été faites en 2011 à travers un projet pilote comprenant la pose d'un module "secure-drive" sur un nombre réduit d'autobus. Ces modules donnent et enregistrent des informations sur le style de conduite et sur la consommation. Les chauffeurs peuvent donc être suivis et accompagnés dans leur formation à la conduite préventive. Les premiers gains significatifs en consommation (entre 3% et 7%) et en confort pour les passagers ont été enregistrés.

Nous souhaitons également poursuivre l'étude de solutions techniques visant à améliorer le taux d'occupation et la vitesse commerciale.

En ce qui concerne les particules fines, la STIB s'inscrit dans les directives européennes qui fixent les différents niveaux de norme Euro qui limitent les émissions, dont notamment les particules fines.

La STIB étudie toujours la possibilité d'acquérir un nombre significatif d'autobus fonctionnant au gaz naturel.

L'augmentation de la capacité de transport et de la flotte est telle qu'elle nécessite la transformation de certains dépôts, voire l'acquisition d'un nouveau

stelplaats vier jaar.

De oriëntatienota van het toekomstige beheers-contract dat goedgekeurd werd door de regering plant op middellange termijn het vervangen van diesel door minder vervuilende alternatieven. Bij de bestelling van nieuwe bussen voor 2015, kiest de MIVB niet meer voor dieselbussen.

De rentabiliteit van de alternatieven zal worden geanalyseerd en er zal ook rekening gehouden worden met de nodige infrastructuurinvesteringen. Die overwegingen moeten geïntegreerd worden in het richtschema voor de stelplaatsen en werk-plaatsen.

dépôt, ce qui demande du temps et des moyens. Des adaptations sont en outre nécessaires pour que les futurs dépôts puissent être accessibles aux bus CNG (Compressed Natural Gaz). Le raccordement au réseau du gaz de Fluxys nécessite au minimum un délai supérieur à deux années.

Disposer d'un nouveau dépôt nécessite aussi un délai de réalisation de plus de quatre ans.

Dans le cadre des développements du futur contrat de gestion de la STIB, la note d'orientation approuvée par le gouvernement précise que le plan véhicules propres s'inscrira dans une perspective de sortie du diesel à moyen terme et valorisera les technologies les moins polluantes. Pour les commandes passées à partir du 30 juin 2013, en vue d'une mise en service à partir du 1er janvier 2015, la STIB choisira des bus ne fonctionnant pas au diesel.

Pour faire face à la nécessité de remplacer les bus existants en fin de vie d'ici le 1er janvier 2015 et, ce afin de maintenir la capacité constante, la STIB veillera à utiliser des modalités contractuelles permettant de réduire au maximum le temps d'utilisation de ces bus pour lesquels la motorisation diesel sera toujours possible.

La rentabilité des technologies proposées devra être analysée, sur l'ensemble du cycle de vie, sachant que les choix opérés auront également un impact sur les infrastructures à développer. Ce type de considérations devra être intégré au plan directeur pour les dépôts et ateliers.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- Malgré l'intérêt de votre réponse, je ne peux manquer de mettre celle-ci en perspective avec les affirmations de votre collègue en charge de l'environnement, que j'interrogeais ce mardi sur la problématique des normes Euro pour les bus et la position de la Région face aux propositions néerlandaises sur ce problème. Les réponses de Mme Huytebroeck ne concordent pas avec vos déclarations et celles de la STIB parues dans la presse la semaine dernière.

D'une part, la STIB a affirmé vendredi dernier qu'une recherche de bus d'occasion était actuellement en cours, puis a corrigé cette affimation avant-hier, tout en concluant qu'elle

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Afgelopen dinsdag ondervroeg ik de minister van Leefmilieu over de Euronormen en de Nederlandse voorstellen en haar antwoord stemt niet overeen met uw verklaringen en die van de MIVB.*

De MIVB zoekt bussen die vanaf 2012 kunnen worden ingezet en u verklaart dat dat dieselbussen kunnen zijn, die slechts voor een kortere tijd gebruikt zouden worden. Dit wijst erop dat u slechts een vage kortetermijnvisie hebt, met het eeuwige argument dat het materieel de geldende normen naleeft.

recherchait des bus pouvant être mis à disposition dès 2012. Vous venez d'ajouter qu'il pouvait s'agir de bus diesel dont on réduirait le temps d'utilisation. Les solutions envisagées témoignent d'une vision floue et à court terme, justifiée par l'éternel argument selon lequel, quoi qu'il arrive, les équipements respecteront les normes en vigueur.

D'autre part, vous avez affirmé dans la presse que le budget 2012 de la STIB ne prévoyait aucun achat de nouveaux bus. Enfin, votre collègue ministre de l'environnement a déclaré avant-hier que la Région avait soutenu les propositions de la délégation du Royaume des Pays-Bas concernant les normes Euro 4 et Euro 6 des bus et camions. Cela implique de facto que le gouvernement bruxellois reconnaît le caractère totalement inopérant des normes Euro 4 et Euro 5 en vigueur pour ses véhicules, puisque les Néerlandais tirent la sonnette d'alarme sur ce point.

Anderzijds zou de begroting 2012 van de MIVB geen aankoop van nieuwe bussen omvatten. Mevrouw Huytebroeck zei gisteren nog dat het gewest de Nederlandse voorstellen over de Euro 4 en Euro 6-normen voor bussen en vrachtwagens steunde. Daarmee erkent de Brusselse regering echter dat de Euro 4 en Euro 5-normen onwerkbaar zijn, zoals de Nederlanders aanklagen.

M. le président.- Le règlement prévoit que, dans le cadre d'une question orale, vous vous en teniez à une courte réplique, en posant éventuellement une question complémentaire. Il eût mieux valu que ce problème soit abordé dans le cadre d'une interpellation, ce qui aurait permis à d'autres parlementaires de participer à ce débat extrêmement intéressant.

De voorzitter.- Dit is een mondelinge vraag en dus moet u zich beperken tot een korte repliek. Een interpellatie was wellicht geschikter geweest.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- La gestion de ce dossier soulève quelques inquiétudes à court, moyen et long terme.

Comment la Région peut-elle affirmer être à la pointe en termes d'application des normes Euro pour les bus et, en même temps, mener une politique à court terme, dans un flou absolu, comme vous l'avez encore montré aujourd'hui ?

Tout cela est contradictoire. J'espère que la STIB et le gouvernement bruxellois se concerteront davantage sur ce dossier afin d'éviter les incohérences entre les déclarations publiées dans la presse et les propos tenus dans ce parlement par les ministres concernés.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel *(in het Frans).- Het beheer van dit dossier roept vragen op.*

Hoe kan het gewest zeggen dat het Euronormen voor de bussen strikt toepast en anderzijds een vaag kortetermijnbeleid voeren, zoals u vandaag nog eens hebt aangetoond?

Hopelijk zullen de MIVB en de regering de violen gelijk stemmen en dit soort tegenstrijdigheden vermijden.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

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 "le danger permanent du carrefour de l'avenue du Panthéon et de l'avenue de l'Hôpital français".

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

Mme Caroline Désir.- Le carrefour à la jonction de l'avenue du Panthéon et de l'avenue de l'Hôpital français, se situant sur les communes de Koekelberg et de Ganshoren, constitue un croisement dont la dangerosité est, hélas, bien connue des riverains. Plusieurs accidents ont dû être déplorés en 2011, le dernier ayant d'ailleurs été relaté dans l'édition du 7 juillet 2011 de La Dernière Heure.

Le danger de ce carrefour provient notamment du fait que les voitures en provenance de l'avenue de l'Hôpital français peuvent, lorsqu'elles entrent dans ledit carrefour, choisir d'aller à gauche vers le carrefour Charles-Quint ou à droite vers l'avenue du Panthéon. Le tram 19 venant de la même direction opère quant à lui un virage à droite pour rejoindre son tronçon en site propre tout au long de l'avenue du Panthéon.

Dans l'autre sens, les voitures en provenance de l'avenue du Panthéon ou de l'avenue Charles-Quint peuvent virer, respectivement à gauche ou à droite, pour emprunter l'avenue de l'Hôpital français. De même, le tram 19, lorsqu'il vient de l'avenue du Panthéon, vire aussi à gauche pour emprunter l'avenue de l'Hôpital français.

Il est inutile de vous décrire la pagaille et surtout le danger que cela provoque aux heures de pointe, alors même qu'un passage pour piéton est emprunté par de très nombreuses personnes, je songe en particulier aux élèves du Collège du Sacré-Cœur ou aux riverains qui traversent à cet endroit. Il n'est pas rare de voir quatre voitures et un tram s'engouffrer en même temps dans le carrefour, la vue des piétonniers étant masquée par le tram.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE DÉSIR

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

betreffende "het aanhoudend gevaar op het kruispunt van de Panthéonlaan en de Frans Gasthuislaan".

De voorzitter.- Mevrouw Désir heeft het woord.

Mevrouw Caroline Désir *(in het Frans).- Het kruispunt van de Pantheonlaan en de Frans Gasthuislaan, op de grens van Koekelberg en Ganshoren, is erg gevaarlijk. Er gebeurden meerdere ongelukken in 2011.*

Het probleem is dat auto's die uit de Frans Gasthuislaan komen, naar links kunnen afslaan richting Keizer Karellaan, of naar rechts richting Pantheonlaan. Tram 19 slaat op het kruispunt naar rechts af, richting Pantheonlaan.

De auto's die uit de tegengestelde richting komen, kunnen naar links of rechts afslaan in de Frans Gasthuislaan. Tram 19 slaat naar links af richting de Frans Gasthuislaan.

De hele situatie is chaotisch en gevaarlijk. Bovendien steken er zeer veel voetgangers over op het kruispunt. Vaak blokkeren meerdere auto's en trams de oversteekplaats.

Vooral voor bejaarden, kinderen en dergelijke is de situatie gevaarlijk.

Ik geloof dat u op de hoogte bent van het probleem. Welke maatregelen neemt u? Zou een verkeerslicht niet nuttig zijn? Overweegt u nog andere oplossingen?

Le danger est particulièrement grand pour les personnes plus vulnérables, en particulier les personnes âgées, les enfants ou les personnes accompagnées d'enfants ou avec une poussette.

Je pense que vous connaissez ce problème auquel vous avez été sensibilisée par des acteurs locaux, notamment des élus. C'est pourquoi je souhaiterais savoir quelles initiatives vont être entreprises pour éviter qu'un drame se produise un jour. Ne serait-il pas indiqué, par exemple, d'installer un feu à ce carrefour ? Quelles autres pistes concrètes envisageriez-vous ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Un projet de réaménagement de l'avenue de l'Hôpital français, voirie communale, pour améliorer les vitesses commerciales des transports en commun sur cet axe, est en cours d'étude au sein de la STIB.

Dans ce cadre, une note d'orientation stratégique a été rédigée par mon administration, laquelle décrit la traversée piétonne au carrefour formé par l'avenue de l'Hôpital français et l'avenue du Panthéon comme particulièrement longue, ajoutant encore que la situation n'est pas sécurisante. D'autres carences sont reprises dans la note, notamment en termes d'infrastructures cyclables.

Divers scénarios sont proposés, lesquels doivent à présent être étudiés. Vu les problèmes évoqués, j'insisterai auprès de la STIB pour que la sécurisation de ce carrefour, entre autres pour les piétons, soit également considérée comme un des objectifs principaux du projet.

Je rappelle par ailleurs que tous les membres du gouvernement bruxellois se sont engagés à mettre en œuvre les éléments contenus dans le plan d'action sécurité routière 2011-2020 pour l'ensemble de la Région bruxelloise. Les piétons formant la catégorie d'usagers la plus vulnérable, un accent particulier doit être mis sur ceux-ci, notamment en termes d'infrastructures.

La Région a, par ailleurs, connaissance de configurations de traversées piétonnes dangereuses, soulevées dans le vade-mecum portant sur les accidents de piétons sur des passages pour piétons

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).- De MIVB bestudeert een plan om de Frans Gasthuislaan anders in te richten, teneinde de reissnelheid van het openbaar vervoer te bevorderen.*

In een nota van mijn diensten staat dat de voetgangersoversteekplaats op het kruispunt van de Frans Gasthuislaan en de Pantheonlaan erg lang is, wat niet bevorderlijk is voor de veiligheid. Ook voor fietsers kan de verkeerssituatie beter.

Er worden meerdere oplossingen overwogen. Ik zal er bij de MIVB op aandringen dat de verkeerssituatie op het kruispunt veiliger wordt.

Alle leden van de Brusselse regering scharen zich achter het plan voor de Brusselse verkeersveiligheid. Voetgangers zijn de kwetsbaarste weggebruikers en verdienen dan ook extra aandacht.

Het Brussels Gewest gebruikt een overzicht van gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers dat werd opgesteld door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Mijn diensten proberen zoveel mogelijk om de aanbevelingen toe te passen, door ervoor te zorgen dat oversteekplaatsen zonder verkeerslichten zo kort mogelijk zijn, door verkeerslichten te plaatsen enzovoort. We zorgen er ook voor dat de aanbevelingen worden toegepast voor plannen die ons worden voorgelegd.

Het is voorbarig om uw vraag al te beantwoorden. Aangezien de ruimte beperkt is en we rekening moeten houden met allerlei weggebruikers, zijn

non réglés par des feux réalisé par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Pour ses nouveaux projets, mon administration applique, tant que faire se peut, les recommandations qui découlent de cette étude, en réduisant la longueur des traversées piétonnes non protégées, en y empêchant le dépassement, en prévoyant des feux de signalisation là où une charge importante de trafic doit être maintenue, etc. Elle veille également à ce que ces recommandations soient prises en considération dans les projets qui lui sont soumis.

À ce stade-ci du projet, il est encore prématuré de répondre à votre question. Vu l'espace relativement restreint et le nombre d'usagers différents à satisfaire, divers scénarios sont possibles, mais ils doivent encore faire l'objet de discussions avec les autorités communales concernées, notamment une mise à sens unique partielle dans l'avenue du Panthéon, ce qui permettrait, sur le plan de la sécurité routière, de simplifier le carrefour et de libérer de l'espace pour les modes dits actifs.

Vu le caractère dangereux de cette traversée, je demanderai toutefois à mon administration qu'elle examine au plus vite la situation dans le cadre de son comité dédié aux abords des écoles et qu'elle applique les éventuelles mesures envisageables en attendant l'exécution du projet précité.

meerdere scenario's mogelijk, maar we moeten nog onderhandelen met de bevoegde gemeenten. We overwegen bijvoorbeeld om in een gedeelte van de Pantheonlaan eenrichtingsverkeer in te voeren. Dat zou de verkeerssituatie op het kruispunt eenvoudiger maken.

Aangezien de voetgangersoversteekplaats gevaarlijk is, zal ik mijn diensten verzoeken om de situatie zou snel mogelijk te analyseren in het comité dat zich bezighoudt met de omgeving van scholen, en desgevallend al voorlopige maatregelen in te voeren.

M. le président.- Je souhaite préciser que la dernière question de Mme Caroline Désir ne devait pas être prise en compte puisqu'elle a été supprimée par le Bureau élargi.

La parole est à Mme Désir.

De voorzitter.- De laatste vraag van mevrouw Désir werd door het Uitgebreid Bureau geschrapt.

Mevrouw Désir heeft het woord.

Mme Caroline Désir.- Je suis particulièrement satisfaite de constater votre prise de conscience de la dangerosité pour les piétons du quartier et du carrefour dont il est question ici. Les études que vous avez reçues à ce propos vont d'ailleurs dans ce sens.

J'ai bien noté que dans le cadre du comité consacré aux abords des écoles, vous essayerez de trouver une solution d'urgence en attendant de prendre des mesures à plus long terme.

Puisqu'il faut une concertation avec les autorités communales afin de mettre en place une solution

Mevrouw Caroline Désir *(in het Frans).- Ik ben blij dat u zich bewust bent van de gevaren. De studies die u ontving, bevestigen die zonodig.*

U zult een dringende oplossing zoeken binnen het comité voor de schoolomgevingen, in afwachting van maatregelen op langere termijn.

Daarvoor is overleg nodig met de gemeenten, maar blijkbaar hebt u daarvoor nog geen tijdschema.

plus structurelle, je me demandais si vous aviez déjà une idée de calendrier, mais visiblement pas.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

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

concernant "le tram 9".

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Le nord-ouest de Bruxelles a besoin d'une ligne de tram rapide et l'UZ Brussel d'une meilleure accessibilité en transport public. J'étais donc ravie d'apprendre que les plans pour le tram 9 sont prêts depuis début juillet.*

Dans le même temps, tout le tracé serait réaménagé de façade à façade. Les trottoirs seraient également réaménagés, des pistes cyclables incorporées, et les rues, revalorisées. Selon la presse, vous deviez introduire une demande de permis d'urbanisme en septembre.

Cela a-t-il été fait ? Si non, pourquoi ? Quand la demande sera-t-elle introduite ?

Un communiqué de presse annonçait le maintien des beaux arbres le long du tracé. Ceux qui devraient néanmoins être abattus seraient remplacés. Combien d'arbres adultes seront-ils abattus ? La nécessité de les abattre est-elle étayée par une étude ? Comment garantirez-vous que l'on abattra uniquement les arbres qui le nécessitent et que l'on replantera à leur place des arbres indigènes adultes ?

Vous promettez de compenser la perte des places de stationnement par un parking souterrain. La

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

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

betreffende "de tram 9".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Al enkele keren heb ik u geïnterpelleerd over een betere bereikbaarheid van het UZ Brussel met het openbaar vervoer. Ik was blij toen ik hoorde dat de plannen voor de lang verwachte tram 9 sinds begin juli klaar zijn. Noord-West Brussel heeft, zoals verschillende studies aantonen, wel degelijk nood aan een sneltram.

Bovendien zou van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om een heraanleg 'van gevel tot gevel' langs de hele route te realiseren. Voet- en fietspaden worden heraangelegd en straten opgewaardeerd. Dat is een goede zaak. Volgens de Brusselse pers zou u in september de bouwvergunning aanvragen.

Is dat inmiddels gebeurd? Als dat niet het geval is, waarom niet? Wanneer wordt de aanvraag wel ingediend?

In een persbericht over de plannen is sprake van het behoud van de mooie bomen langsheen het tracé. Waar toch gekapt moet worden, wordt volop bij aangeplant. Hoeveel volwassen bomen worden er gekapt? Heeft een studie aangetoond dat deze bomen noodzakelijkerwijze moeten gekapt worden? Welke initiatieven neemt u opdat alleen de bomen worden gekapt waarvan bewezen is dat ze moeten verdwijnen en volwassen inheemse bomen

demande de permis tient-elle compte d'un parking sous la place du Miroir ? Que prévoit la demande de permis concernant les possibilités de parking et la place Reine Astrid ? Qui est censé financer cette infrastructure ?

Les résultats de l'étude technico-financière du parking souterrain sont-ils connus ?

in de plaats worden geplant?

Parkeerplaatsen gaan allicht ook verloren, maar u belooft dat verlies te compenseren met een ondergrondse parkeergelegenheid. Wie die gaat aanleggen, betalen en uitbaten blijft vooralsnog onduidelijk. Is in de vergunningsaanvraag rekening gehouden met een ondergrondse parking onder het Spiegelplein? Wat staat concreet over de parkeergelegenheid en het Astridplein in de vergunningsaanvraag vermeld?

Een technische en financiële studie over de ondergrondse parkeergarage zou tegen de herfst een en ander moeten verduidelijken. Zijn de resultaten van deze studie al bekend? Wat zijn de conclusies? Wanneer worden ze verwacht?

M. le président.- Avez-vous reçu le même texte que celui lu par Mme Maes ?

De voorzitter.- Hebt u dezelfde tekst ontvangen als mevrouw Maes heeft voorgelezen?

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je crois bien.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik geloof het wel.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- J'ai déposé cette question en octobre. Après un certain temps, j'ai demandé qu'elle soit transformée en question écrite. N'obtenant pas de réaction, j'ai redéposé le même texte pour obtenir une réponse.*

Mevrouw Annemie Maes.- Ik had mijn vraag in de maand oktober ingediend. Na een tijd heb ik verzocht om ze om te zetten in een schriftelijke vraag. Ik kreeg echter nooit een antwoord en heb dezelfde tekst opnieuw ingediend om alsnog een antwoord te krijgen.

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- La présidente du parlement ne m'a pas informée du fait que votre question serait transformée en question écrite.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De voorzitter van het parlement heeft mij er niet van op de hoogte gebracht dat uw vraag was omgezet tot een schriftelijke vraag.

La demande de permis d'urbanisme devrait être introduite début mars. Des réunions ont eu lieu ces dernières semaines afin d'intégrer les dernières modifications convenues avec Bruxelles Mobilité, la STIB, I'UZ et les communes.

De bouwvergunningsaanvraag is nog niet ingediend. Er waren de afgelopen weken nog enkele vergaderingen om de laatste wijzigingen te verwerken die Mobiel Brussel, de MIVB, het UZ en de gemeenten hadden afgesproken. De bouwvergunningsaanvraag wordt normaal gezien begin maart ingediend.

Dans le cadre de l'aménagement de la ligne de tram, 22 arbres seront abattus, dont 9 platanes, et 26 nouveaux platanes seront replantés. Il restera une centaine d'arbres le long du trajet et 150 dans le périmètre de la zone, auxquels s'ajouteront ci et là de nouvelles plantations.

Naar aanleiding van de aanleg van tramlijn 9 zullen er 22 bomen worden omgehakt, waaronder 9 platanen. Er worden 26 nieuwe platanen geplant. Er blijven een honderdtal bomen langs het traject staan. In de perimeter van de zone zijn er 150 bomen. Hier en daar worden er ook nieuwe bomen geplant. De balans is dus positief, zowel op het gebied van kwantiteit als inzake kwaliteit.

Les projets du tram 9 et du parking souterrain feront l'objet d'une seule demande de permis d'urbanisme. Les trémies du parking le long de l'avenue de Jette et les accès au parking sur la

place ont été intégrés aux plans du tram 9 et du parking. Le réaménagement de la place Reine Astrid fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme distincte.

Nous avons attaché une grande importance à la concertation avec les communes.

L'étude de faisabilité du parking souterrain montre qu'un parking sous la place du Miroir et l'avenue de Jette est réalisable d'un point de vue technique. La variante 2b (un parking sur trois niveaux sous l'avenue de Jette) et une partie de la place du Miroir est l'option la plus intéressante, qui sera présentée dans la demande de permis.

La ligne 9 comprend aussi un réaménagement de façade à façade, tenant compte de tous les modes de déplacement. Des pistes cyclables constituées partiellement de marquages au sol seront aménagées tout le long du parcours. Des stations Villo, dont l'emplacement est déjà connu, ont également été intégrées au projet.

De projecten van tram 9 en de ondergrondse parking zullen in één bouwvergunningsaanvraag worden verwerkt. De toegangshellingen van de parking langs de Jetselaan en de toegangen tot de parking op het plein werden namelijk geïntegreerd in de plannen van tram 9 en van de parking. Voor de heraanleg van het Astridplein wordt er een afzonderlijke bouwvergunning aangevraagd.

Overleg met de gemeenten is noodzakelijk om zo veel mogelijk rekening te houden met alle belanghebbenden. We hebben daar heel wat energie in gestoken.

De resultaten van de technische haalbaarheidsstudie van de ondergrondse parking zijn bekend. Een parking onder het Spiegelplein en de Jetselaan is technisch haalbaar. De variant 2b, namelijk een parking met drie verdiepingen onder de Jetselaan en een deel van het Spiegelplein, is de meest interessante optie en zal dus verder worden uitgewerkt en voorgesteld in de bouwvergunnings-aanvraag.

Lijn 9 behelst ook een volledige heraanleg van gevel tot gevel, waarbij rekening wordt gehouden met alle verplaatsingsmethoden, met inbegrip van de fiets. Er worden fietsstroken aangelegd langs het parcours. Er komen fietssuggestiestroken, en waar mogelijk fietspaden. Villo-stallingen waarvan de toekomstige locatie al is gekend, werden ook in het project geïntegreerd.

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

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Pouvez-vous fournir une copie de l'étude de faisabilité du parking ?*

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu concernant le montage financier.

Si vous n'introduirez la demande de permis d'urbanisme qu'en mars, c'est parce que des questions ont été soulevées. Quelle en était la teneur ? Qu'a-t-on modifié par rapport au projet initial ?

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Kunt u een kopie bezorgen van de haalbaarheidsstudie over de parking?

U hebt niet geantwoord over het financiële aspect. Er bestaat nog steeds onduidelijkheid over de financiële constructie.

U zult begin maart de bouwvergunning indienen. Het siert u dat u een maximaal aantal partners daarbij betrekt, om het draagvlak voor het project zo groot mogelijk te maken. Dat de aanvraag uitgesteld is, betekent echter dat er toch nog enkele vragen gerezen zijn. Waarover gaan die? Wat is veranderd in vergelijking met het oorspronkelijke project?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Le retard dans la procédure sera résorbé. Désormais, une seule demande de permis d'urbanisme sera déposée pour la ligne 9 et le parking souterrain. Cette nécessité est apparue lors des discussions avec les différents partenaires.*

Le projet prévoit à présent la possibilité de travailler avec des partenaires privés. Cependant, les discussions étant toujours en cours, je ne peux rien divulguer de l'aspect financier. Les travaux préalables à l'introduction du permis se poursuivent.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais).- Disposez-vous d'une copie de l'étude ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Je vérifierai si je peux vous la communiquer.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "l'évaluation de la limitation de la ligne 17".

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is wat vertraging opgetreden in de procedure maar die vertaging zullen we ongedaan maken. Er wordt nu slechts één enkele bouwvergunningsaanvraag ingediend zowel voor tram 9 als voor de ondergrondse parking. Uit de discussies met de verschillende partners is gebleken dat zulks nodig was. Met de parking moet immers rekening gehouden worden bij de aanleg van de nieuwe tramlijn.

Het project dat nu wordt ingediend, beschikt over de mogelijkheid om met privépartners te werken. Over de financiële aspecten van de ondergrondse parking kan ik nog niets definitiefs meedelen. De gesprekken zijn nog aan de gang.

Intussen worden de werkzaamheden voor het indienen van de vergunning wel voortgezet. Het Parkeeragentschap, dat binnen afzienbare tijd wordt opgericht, kan daarin eventueel een rol spelen, maar dat staat nog niet vast.

Mevrouw Annemie Maes.- Hebt u soms een kopie van de studie?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik zal nagaan of ik er u een kan laten bezorgen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de evaluatie van de inperking van lijn 17".

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- En réponse à ma question orale du 6 janvier 2010, vous aviez dit que la ligne 17 ne circulerait ni après 20 heures, ni le dimanche et qu'elle serait remplacée par la ligne 95 entre Keym et le terminus Heiligenborre. Il n'y aurait alors plus de bus entre Keym et Beaulieu.*

Avez-vous évalué cette limitation de la ligne 17 ? Envisagez-vous des modifications à la suite de cette évaluation ? Combien de plaintes la STIB a-t-elle reçues à propos de la ligne 17 ?

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

De heer Jef Van Damme.- Als antwoord op mijn mondelinge vraag van 6 januari 2010, zei u dat lijn 17 vanaf 22 februari 2010 afgeschaft zou worden na 20 uur en op zondag, de marktdag in Bosvoorde. U gaf in uw antwoord aan dat lijn 17 tussen Keym en de eindhalte Heiligenborre vervangen zou worden door lijn 95. Tussen Keym en Beaulieu zouden helemaal geen bussen meer rijden. Ouderen die naar de markt willen komen op zondag of jongeren die 's avonds van de metro stappen in Beaulieu, kunnen dus niet langer met het openbaar vervoer naar het centrum van Watermaal-Bosvoorde.

Hebt u de inperking van lijn 17 sinds 2010 geëvalueerd? Zult u zaken veranderen op basis van deze evaluatie? Hoeveel klachten heeft de MIVB ontvangen over lijn 17?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre *(en néerlandais).- Toute liaison qui améliore la mobilité, surtout en soirée et le dimanche, est la bienvenue.*

En 2010, pour réaliser les économies nécessaires de la manière la moins douloureuse possible, nous avons cherché les endroits où la fréquentation était moindre. Or, le soir et le dimanche, ce tronçon de la ligne 17 voyait le nombre de ses voyageurs diminuer de près de 90% par rapport aux jours ouvrables.

Les voyageurs n'étaient pas pour autant démunis, dans la mesure où la ligne 95 reprenait le tronçon en question de la ligne 17 le soir et le dimanche.

En outre, sur les plans du réseau de la STIB, vous constaterez qu'il existe une autre ligne qui permet une liaison rapide entre la place Keym et la ligne de métro 5 : la ligne 41, qui va jusqu'à la station Demey.

Ceci explique sans doute pourquoi les clients de la STIB sont satisfaits de la situation actuelle. La STIB n'a en effet reçu aucune plainte concernant la limitation de la ligne 17 ces deux dernières années.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Uiteraard is elke verbinding die de mobiliteit verbetert, zeker 's avonds en op zondagen, welkom. In 2010 waren er echter besparingen nodig en dus moesten we onvermijdelijk keuzes maken. We keken daarbij naar plaatsen waar het gebruik laag lag en waar de besparingen dus het minst pijn zouden doen. Precies dat stukje van lijn 17 waarover u het hebt, trok 's avonds en op zondag heel weinig klanten. Zo daalde het aantal reizigers op dit deel met ruim 90% tegenover weekdagen.

Bovendien bleven de reizigers niet helemaal in de kou staan. Lijn 95 nam het bewuste deel van lijn 17 's avonds en op zondag over. Deze lijn verzekert nu net een verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het centrum en bedient alle haltes van lijn 17 tussen Keym en Heiligenborre. 's Avonds en op zondagen is deze verbinding relatief snel, namelijk 25 minuten tussen de centrumlanen en het Keymplein.

In de netplannen van de MIVB kunt u bovendien zien dat er nog een andere lijn bestaat die een snelle verbinding mogelijk maakt met het centrum van Watermaal-Bosvoorde (Keymplein) en metrolijn 5, namelijk lijn 41 die naar het station Demey loopt. Op iets meer dan 5 minuten raak je daarmee tot aan

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

M. Jef Van Damme *(en néerlandais).- J'en conclus que les adaptations seront maintenues.*

- L'incident est clos.

_____

het metrostation.

Dit verklaart waarschijnlijk waarom de klanten van de MIVB tevreden zijn over de huidige situatie. Uit gegevens van de MIVB blijkt immers dat ze de afgelopen twee jaar geen enkele klacht over de beperking van lijn 17 heeft gekregen. De MIVB vertelt mij dat dat hoogst uitzonderlijk is.

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

De heer Jef Van Damme.- Ik concludeer hieruit dat u de aanpassing zult behouden en niet wilt terugkeren naar de vroegere situatie.

- Het incident is gesloten.

_____