



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 24 OCTOBRE 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 24 OKTOBER 2012**

—

---

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

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

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

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

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

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

QUESTIONS ORALES	11	MONDELINGE VRAGEN	11
- de M. Arnaud Pinxteren	11	- van de heer Arnaud Pinxteren	11
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le développement d'un réseau cyclable multipolaire de type 'knooppunten'".		betreffende "de uitbouw van een multipolair fietsnetwerk van het type 'knooppunten'".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	13	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	13
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "la distribution toutes boîtes d'une brochure consacrée à la Semaine de la mobilité".		betreffende "de verdeling van een huis-aan-huisfolder over de Week van de Mobiliteit".	
- de Mme Céline Delforge	17	- van mevrouw Céline Delforge	17
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'interdiction des quads en Région bruxelloise".		betreffende "het verbod van quads in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
INTERPELLATIONS	18	INTERPELLATIES	18
- de M. Mohamed Ouriaghli	18	- van de heer Mohamed Ouriaghli	18
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

Transports, concernant "l'aménagement d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".		betreffende "de heraanleg van een beperkte voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	19	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	19
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le terminus des bus 48 et 95 à la Bourse".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de eindhalte van bus 48 en 95 aan de Beurs".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	20	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	20
- de Mme Céline Delforge	25	- van mevrouw Céline Delforge	25
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "une réglementation du car-sharing en Région bruxelloise".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "een regeling voor carsharing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	26	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Céline Delforge.</i>	26
- de M. Philippe Pivin	28	- van de heer Philippe Pivin	28
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'évolution et l'élargissement des compétences des agents de sécurité de la STIB".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de evolutie en de uitbreiding van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten van de MIVB".	
Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	28	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	28
concernant "la décision de donner un accès aux images des caméras de surveillance des		betreffende "de beslissing de politiediensten toegang te geven tot de	

sociétés de transport en commun aux services de police".		beelden van de bewakingscamera's van de maatschappijen voor openbaar vervoer".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre.</i>	32	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Céline Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, minister.</i>	32
- de Mme Céline Fremault	40	- van mevrouw Céline Fremault	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la sécurité des terminus des trams 3 et 7 au rond-point Churchill".		betreffende "de veiligheid van de eindhaltes van tram 3 en 7 aan de Churchill-rotonde".	
- de M. Didier Gosuin	40	- van de heer Didier Gosuin	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la mise en place effective de l'Agence régionale de stationnement".		betreffende "de effectieve start van het gewestelijk parkeeragentschap".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	40	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	40
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le nouveau retard annoncé dans la mise en service du RER".		betreffende "een aangekondigde nieuwe vertraging van het GEN".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Céline Delforge, Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</i>	42	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum.</i>	42
- de Mme Viviane Teitelbaum	47	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	47
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "les études de faisabilité d'un métro nord-sud".		betreffende "de haalbaarheidsstudies over een noord-zuidmetro".	
<i>Discussion – Oratrices</i> : <b>Mme Cécile Jodogne, Mme Béatrice Fraiteur, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</b>	48	<i>Bespreking – Sprekers</i> : <b>mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Viviane Teitelbaum.</b>	48
- de Mme Danielle Caron	53	- van mevrouw Danielle Caron	53
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la rénovation des stations Bourse et Anneessens".		betreffende "de renovatie van de stations Beurs en Anneessens".	
<i>Discussion – Oratrices</i> : <b>Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Danielle Caron.</b>	54	<i>Bespreking – Sprekers</i> : <b>de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Céline Delforge.</b>	54
- de M. Arnaud Pinxteren	56	- van de heer Arnaud Pinxteren	56
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la piste cyclable de la rue de la Loi".		betreffende "het fietspad in de Wetstraat".	
Interpellation jointe de M. Hervé Doyen,	57	Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen,	57
concernant "le démontage prématuré de la piste cyclable de la rue de la Loi"		betreffende "de voortijdige verwijdering van het fietspad in de Wetstraat".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	59	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	59
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'achat par la STIB de 20 nouveaux bus".		betreffende "de aankoop van 20 nieuwe bussen door de MIVB".	
<i>Discussion – Oratrices</i> : <b>Mme Céline Delforge, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum.</b>	61	<i>Bespreking – Sprekers</i> : <b>mevrouw Delforge, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Viviane Teitelbaum.</b>	1

- de M. Jef Van Damme	64	- van de heer Jef Van Damme	64
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la qualité de l'air dans le métro".		betreffende "de luchtkwaliteit in de metro".	
- de Mme Céline Delforge	64	- van mevrouw Céline Delforge	64
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la déviation durant trois mois des bus 27 et 95 suite à des dégâts de voiries rue de la Régence".		betreffende "de drie maanden durende omleiding van de bussen 27 en 95 als gevolg van de schade aan de weg in de Regentschapsstraat".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	66	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	66
- de Mme Céline Delforge	68	- van mevrouw Céline Delforge	68
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'étude de partenariats public-privé pour la création de nouvelles lignes de tram en Région bruxelloise".		betreffende "het onderzoek naar publiek-private samenwerking voor het aanleggen van nieuwe tramlijnen in het Brussels Gewest".	
<i>Discussion – Oratrices : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>	71	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	71
- de Mme Céline Delforge	72	- van mevrouw Céline Delforge	72
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "les résultats de l'étude commandée par la STIB concernant la maîtrise globale des coûts et la réduction des dépenses".	73	betreffende "de resultaten van de studie besteld door de MIVB over de algemene kostenbeheersing en de vermindering van de uitgaven".	73
<i>Discussion – Oratrices : Mme Cécile Jodogne, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Céline Delforge.</i>		<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Cécile Jodogne, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Céline Delforge.</i>	
- de M. Hervé Doyen	75	- van de heer Hervé Doyen	75
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les nuisances du tram T2000 sur la ligne 62".		betreffende "de hinder veroorzaakt door de T2000-tram op lijn 62".	
QUESTIONS ORALES	75	MONDELINGE VRAGEN	75
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	75	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	75
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la gestion des véhicules hors d'usage de la STIB".		betreffende "het beheer van de buiten gebruik gestelde MIVB-voertuigen".	
- de M. Alain Destexhe	76	- van de heer Alain Destexhe	76
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'aménagement des trottoirs des chaussées de Wavre et d'Ixelles".		betreffende "de aanleg van de stoepen aan de Waverse- en Elsensesteenweg".	
- de Mme Céline Delforge	76	- van mevrouw Céline Delforge	76
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	



concernant "la publication sur le site internet de la STIB de son cadre légal, de son contrat de gestion et de son plan d'entreprise".		betreffende "de publicatie van het wettelijk kader, het beheerscontract en het ondernemingsplan van de MIVB op haar website".	
- de M. Philippe Pivin	78	- van de heer Philippe Pivin	78
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le nombre d'amendes dressées pour les faits d'incivilité au sein du réseau de la STIB".		betreffende "het aantal voor overlast op het MIVB-net opgestelde boetes".	
- de M. Emin Özkara	78	- van de heer Emin Özkara	78
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les problèmes de mobilité avenue Rogier à Schaerbeek".		betreffende "de mobiliteitsproblemen op de Rogierlaan in Schaarbeek".	
- de Mme Els Ampe	81	- van mevrouw Els Ampe	81
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'acoustique lors de l'aménagement des places".		betreffende "de akoestiek bij de inrichting van pleinen".	
- de M. Arnaud Pinxteren	83	- van de heer Arnaud Pinxteren	83
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'expérimentation d'un dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".		betreffende "het experiment met materiaal dat de tramsporen minder gevaarlijk maakt voor de fietsers".	
- de Mme Danielle Caron	83	- van mevrouw Danielle Caron	83

à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "un parking souterrain à Woluwe-Saint-Lambert".		betreffende "een ondergronds parkeerterrein in Sint-Lambrechts-Woluwe".	
- de Mme Françoise Schepmans	84	- van mevrouw Françoise Schepmans	84
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le bilan des activités des motos-taxis en Région bruxelloise".		betreffende "de balans van de activiteiten van de taximoto's in het Brussels Gewest".	
- de Mme Viviane Teitelbaum,	84	- van mevrouw Viviane Teitelbaum,	84
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'achat de bus usagés par la STIB".		betreffende "de aankoop van tweedehandsbussen door de MIVB".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	84	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	84
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "l'offre de transport par la STIB le dimanche 16 septembre 2012".		betreffende "het vervoeraanbod van de MIVB op zondag 16 september 2012".	
- de M. Arnaud Pinxteren	85	- van de heer Arnaud Pinxteren	85
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le résultat de l'étude sur la qualité, le confort et la sécurité des pistes cyclables".		betreffende "de resultaten van de studie over de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van de fietspaden".	

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

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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

**concernant "le développement d'un réseau cyclable multipolaire de type 'knooppunten'".**

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Le développement des infrastructures cyclables en Région bruxelloise repose depuis de nombreuses années sur le concept d'itinéraires cyclables régionaux (ICR). La structure de ce réseau est essentiellement radiale, même si certaines rocade de liaison entre ICR sont aussi prévues.

Les Pays-Bas et la Flandre ont adopté une autre stratégie, celle des "knooppunten", les "nœuds" en français. Le principe est que le territoire est ponctué de ces nœuds, numérotés et reliés entre eux par des tronçons aménagés et balisés. La distance entre chaque nœud est renseignée.

Peut-être qu'en pratique, vu la taille limitée de la Région bruxelloise, un réseau de "knooppunten" ne prendrait pas une forme très différente de celle du réseau que les ICR devraient idéalement composer. Pourtant, la philosophie des deux réseaux est sensiblement différente et le réseau multipolaire semble offrir plusieurs avantages appréciables.

D'une part, l'ensemble des points forme un maillage

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

**betreffende "de uitbouw van een multipolair fietsnetwerk van het type 'knooppunten'".**

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *De uitbouw van de fietsinfrastructuur in het Brussels Gewest is sinds vele jaren gebaseerd op de gewestelijke fietsroutes (GFR). Die hebben een straalsgewijze structuur, al zijn er ook hier en daar verbindingswegen.*

*Nederland en Vlaanderen werken met knooppunten. Die zijn over het grondgebied verspreid, genummerd en verbonden via aangelegde en bewegwijzerde routes.*

*Gezien de beperkte omvang van het Brussels Gewest zou een knooppuntennetwerk hier misschien sterk lijken op het netwerk van de GFR's. De filosofie is echter anders en het multipolaire netwerk biedt heel wat voordelen.*

*Om te beginnen is er geen hiërarchie tussen de knooppunten, wat de fietser veel meer vrijheid geeft. Iedereen kan zijn eigen route uitstippelen van punt tot punt. Dat past goed bij het polycentrische karakter van Brussel. Bovendien past een dergelijk netwerk beter bij de dagelijkse verplaatsingen,*

sans direction privilégiée, qui offre une plus grande liberté de mouvement aux cyclistes. Chacun peut se constituer un itinéraire personnel passant par plusieurs nœuds. Ce réseau correspond bien à la géographie polycentrique de Bruxelles. Autre avantage : ce type de réseau correspond mieux aux déplacements locaux qui rayonnent autour d'un lieu donné, par exemple, le domicile ou le lieu de travail, alors que le réseau des itinéraires radiaux semble plus s'adresser aux relations entre la périphérie et le centre-ville.

D'autre part, sur le plan de l'aménagement des infrastructures cyclables, ce système offre plus de souplesse : les tronçons, plus courts, peuvent être réalisés au fur et à mesure des opportunités et chaque tronçon possède sa cohérence propre. Une commune peut ainsi investir dans la réalisation de son réseau de nœuds sans dépendre de l'action d'une commune voisine, comme c'est le cas avec les ICR.

Dernier avantage, le système des "knooppunten" est généralisé dans la périphérie bruxelloise immédiate. L'adopter en Région bruxelloise serait une manière d'intégrer la politique cycliste à l'échelle métropolitaine.

Je voudrais donc savoir si l'hypothèse d'un développement du réseau des infrastructures cyclables sous forme de "knooppunten" a déjà été étudiée par l'administration régionale. Dans l'affirmative, est-il envisagé de l'adopter ou bien au contraire, y a-t-il de bonnes raisons pour persévérer dans la philosophie d'ICR radiaux ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Le "fietsknooppuntennetwerk" est un succès en Flandre. Je l'ai déjà utilisé plusieurs fois et je me suis posé la même question que vous : ne pourrait-on pas s'aligner sur ce réseau ?

Il convient tout de même d'émettre quelques remarques. Le "fietsknooppuntennetwerk" en Flandre est avant tout un maillage d'itinéraires de détente et de découverte. C'est d'ailleurs Toerisme Vlaanderen qui pilote la mise en place du réseau. Celui-ci permet, grâce à un système de points numérotés, de définir des itinéraires agréables pour le cycliste désirant faire des balades touristiques. Ce système s'est avéré fonctionnel et pratique pour

*bijvoorbeeld van en naar het werk, terwijl het straalsgewijze systeem eerder geschikt lijkt voor de verbindingen tussen de rand en het stadscentrum.*

*Ook zijn de trajecten tussen de knooppunten korter en kunnen ze aangelegd worden naargelang de gelegenheden zich voordoen. Een gemeente kan bijvoorbeeld investeren in knooppunten zonder dat ze afhangt van andere gemeenten, zoals nu het geval is.*

*Ten slotte zou een knooppuntennetwerk ook naadloos aansluiten bij het netwerk in de omliggende gemeenten.*

*Heeft de gewestadministratie de mogelijkheid van een knooppuntennetwerk al onderzocht? Komt er zo'n netwerk of zijn er goede redenen om het bij de GFR's te houden?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *Het fietsknooppuntennetwerk is een succes in Vlaanderen en ik heb mij zeker al afgevraagd of het in Brussel zou werken.*

*In Vlaanderen zijn deze fietsroutes vooral bedoeld voor toeristische trips. Het is trouwens Toerisme Vlaanderen dat de routes uitkiest en het netwerk beheert en dat werkt uitstekend. Het systeem wordt dan ook gekopieerd in buurlanden als Nederland en Duitsland.*

*Brussel blijft helaas een witte vlek op de website van het knooppuntennetwerk. Ik heb de administratie nog geen opdracht gegeven om een*

déterminer et suivre les itinéraires cyclables.

Comme vous l'avez indiqué, ce réseau de points de nœuds est une réussite qui inspire également les régions et les pays limitrophes comme les Pays-Bas ou l'Allemagne, qui ont décidé d'utiliser ce système.

En revanche, il est dommage que, sur le site web, Bruxelles soit représentée par une tache blanche traversée par aucun itinéraire. J'ai souligné cette situation mais j'avoue que je n'ai pas encore donné mission à mon administration de lancer une concertation avec les autorités concernées en Flandre afin d'étudier la compatibilité de ce système avec les infrastructures et routes bruxelloises. Je vais profiter de votre question pour faire cette demande car je suis convaincu que notre système d'ICR est compatible avec celui des "fietsknooppunten".

Grâce à quelques petites adaptations, on devrait pouvoir entrer dans ce système, au moins en ce qui concerne le site web. En effet, si l'on veut relier l'Allemagne et la côte belge, par exemple, il faut actuellement contourner Bruxelles, ce qui n'a pas de sens.

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

**M. Arnaud Pinxteren.-** Je retiens qu'à ce stade, vous n'envisagez pas de mettre en place un système identique. C'est donc bien sur l'inclusion des ICR à l'information qui peut être diffusée en Région flamande que vous souhaitez intervenir. Cette approche est intéressante dans les communes périphériques de Bruxelles, mais je suis convaincu qu'il peut y avoir des itinéraires de découvertes en Région bruxelloise : le vélo permet de traverser la ville mais aussi de découvrir de nouveaux quartiers en toute sécurité et de manière instructive.

Il serait intéressant de voir ce qu'il y a moyen de faire en terme d'intégration.

Je vous remercie de l'accueil favorable que vous avez réservé à ma question.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

*eventuele aansluiting te bespreken met de Vlaamse overheid. Ik ben dat echter wel van plan, omdat ik meen dat onze GFR's compatibel zijn met het knooppuntennetwerk. Daar zijn maar enkele kleine aanpassingen voor nodig.*

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

**De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).-** *Momenteel plant u dus nog geen knooppuntennetwerk in Brussel. U wilt er wel voor zorgen dat in Vlaanderen ook de informatie over de gewestelijke fietsroutes verspreid wordt. Dat is interessant voor de gemeenten rond Brussel, maar in het Brussels Gewest zijn er ongetwijfeld nog heel wat mooie plekjes te ontdekken met de fiets. Daarvoor zou de integratie van de verschillende netwerken interessant zijn.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "la distribution toutes boîtes d'une brochure consacrée à la Semaine de la mobilité".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** La semaine du 10 septembre, une brochure a été distribuée dans la Région de Bruxelles-Capitale incitant à favoriser "une ville plus mobile".

Cette brochure étonne par ses informations incomplètes, tandis que certaines décisions prises en ce moment en matière de mobilité n'améliorent en rien celle-ci à Bruxelles.

Ainsi, la réduction du nombre de bandes de circulation au profit de trottoirs très larges en certains points de la ville représente un handicap pour les chauffeurs des bus et complique leurs manœuvres. Cette difficulté nuit autant à la mobilité qu'à la vitesse commerciale.

De plus, outre la suppression de dizaines de kilomètres de bandes de roulage, on constate celle de centaines, voire de milliers de places de parking. L'on déplore également la réduction systématique de la fluidité du réseau routier par la multiplication des sens interdits, la désynchronisation volontaire des feux et d'autres mesures, alors que l'on ignore la nécessité de l'extension du métro et que l'arrivée du RER est retardée.

Chaque année, cette politique de mobilité peu mobile fait perdre une quantité énorme d'heures à tous ceux qui doivent se déplacer. Or, la perte générale de temps a un coût, et les embouteillages et autres détours obligatoires engendrent une pollution supplémentaire.

Je me permettrai aussi d'exprimer ma surprise quant au contenu de la brochure et certaines omissions. En effet, comment expliquez-vous que la page consacrée aux transports publics n'affiche

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

**betreffende "de verdeling van een huis-aan-huisfolder over de Week van de Mobiliteit".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Begin september werd een brochure uitgedeeld voor een mobieler Brussel. Het verbaasde me hoe onvolledig die brochure was.*

*Bovendien bevorderen de recent genomen beleidsbeslissingen de mobiliteit helemaal niet. Minder rijvakken en bredere stoepen op bepaalde plaatsen in de stad hinderen de buschauffeurs en vertragen de verkeersstroom.*

*Daarnaast wordt er ook flink gesnoeid in de parkeerplaatsen, neemt het aantal eenrichtingsstraten stelselmatig toe en zijn de verkeerslichten niet op elkaar afgestemd. Tegelijk zwijgt men over de uitbreiding van de metro en wordt het GEN uitgesteld.*

*Een dergelijk mobiliteitsbeleid leidt tot veel tijdverlies en milieuverontreiniging.*

*Ik sta er ook versteld van dat op de pagina over het openbaar vervoer alleen het NMBS-netwerk is opgenomen, maar niets is terug te vinden over de MIVB, de belangrijkste openbaarvervoermaatschappij van Brussel.*

*De vraag rijst eveneens waarom sommige lijnen van het openbaar vervoer niet worden vermeld. Van de acht vermelde TEC-lijnen wordt wel het nummer, maar niet de bestemming vermeld. Hetzelfde geldt voor het netwerk van De Lijn.*

*Zou een gedetailleerd overzicht van de netwerken van de TEC en De Lijn niet interessanter geweest zijn om een betere kijk te hebben op alle verbindingen van Brussel met de randgemeenten?*

qu'un plan du réseau de la SNCB et que celui de la STIB n'y figure pas ? Une brochure consacrée à la mobilité en Région bruxelloise ne devrait-elle pas comporter le plan du réseau couvert par la principale société de transports publics à Bruxelles ?

On se demande aussi pourquoi certaines lignes de transports publics sont purement et simplement oubliées. Il est en effet question de huit lignes du réseau TEC reliant Bruxelles et sa périphérie. Les numéros de lignes sont cités, mais pas les destinations précises. Il en va de même pour le réseau de la société De Lijn. Comment un non-initié pourrait-il connaître les destinations de ces lignes ?

N'eût-il pas été plus judicieux d'indiquer le relevé détaillé des lignes des sociétés TEC et De Lijn pour présenter un panorama complet des liaisons urbaines et de celles desservant la périphérie ?

Sans le plan du réseau de la STIB et comme un numéro de ligne n'a pas une grande valeur d'information, j'en conclus que la brochure diffuse des renseignements inutilisables.

Combien de tirages de cette brochure ont-ils été réalisés ? Quel a été le coût de l'opération ?

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

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.-** Votre question invite à une large réflexion sur la mobilité à Bruxelles, mais je vais me limiter à vos questions concernant la brochure.

Je ne suis pas du tout d'accord avec le début de votre intervention.

Cette brochure à vocation de sensibilisation n'a pas pour objectif de fournir un contenu exhaustif des alternatives en matière de mobilité à Bruxelles, mais bien de les évoquer tout en fournissant de petites informations pratiques et des témoignages.

Pour des informations détaillées, les lecteurs sont invités à se référer aux numéros d'appel et sites internet mentionnés dans la brochure.

Le contenu de la brochure a été réalisé en concertation avec les sociétés de transport, avec d'autres prestataires ou avec des associations.

*De informatie over de MIVB is compleet onbruikbaar, vermits enkel de nummers van de lijnen vermeld zijn.*

*Hoeveel exemplaren zijn er van deze brochure gedrukt? Wat is de kostprijs ervan?*

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

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).-** *De mobiliteit in Brussel verdient uiteraard een uitgebreid debat, maar ik zal me hier beperken tot uw vragen over de brochure.*

*Ik ga helemaal niet akkoord met het eerste deel van uw betoog.*

*Het was niet de bedoeling om in deze bewustmakingsbrochure een uitgebreide beschrijving te geven van alle alternatieve vervoermiddelen, maar wel wat praktische informatie en getuigenissen mee te delen. Voor meer inlichtingen kan men immers terecht op de vermelde telefoonnummers en websites.*

*De brochure werd opgesteld in overleg met de openbaarvervoermaatschappijen en andere dienstverleners en verenigingen.*

*Door het beperkte formaat van de brochure was het*

Le format utilisé ne permettait pas la reprise du plan complet du réseau de la STIB. La carte reprise en page 10 de la brochure est une carte commune de la STIB et de la SNCB fournie par ces dernières et qui reprend le réseau ferré et le métro à Bruxelles.

Pour la même raison d'espace restreint, nous avons relayé des informations de base relatives aux sociétés TEC et De Lijn, fournies par ces opérateurs. La brochure renvoie à leurs sites internet respectifs ou leur centres d'appels pour des questions plus précises.

Cette brochure a été réalisée dans le cadre de la campagne de communication de la Semaine de la mobilité. Comme chaque année, la brochure a été distribuée en toutes-boîtes sur l'ensemble de la Région au début du mois de septembre 2012. La brochure a été éditée à un peu plus de 500.000 exemplaires.

Par ailleurs, l'Administration ne disposant d'aucun support papier présentant l'offre générale en matière de transports en Région bruxelloise, 10.000 exemplaires de la brochure ont été imprimés avec une couverture intemporelle. Bruxelles Mobilité dispose ainsi d'une information complète et structurée à distribuer tout au long de l'année via ses stands et ses présentoirs ou via les communes, lors d'événements sur la mobilité.

Le coût total de l'opération s'élève à 59.655,95 euros, TVA comprise, et couvre la conception, la mise en page, l'impression, la livraison et la distribution de la brochure.

Notez que l'édition 2012 de la Journée sans voitures a connu une affluence particulièrement importante, démontrant une fois de plus combien cette initiative est appréciée du grand public.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.**- Je comprends ce que vous me dites. Bien sûr, le téléphone existe. Je regrette néanmoins que l'effort de l'impression papier n'ait pas été consenti, compte tenu du fait que certaines personnes ne disposent pas d'un accès à internet.

*niet mogelijk het volledige plan van het MIVB-net weer te geven. De kaart op pagina 10 is een gemeenschappelijke kaart van de MIVB en de NMBS die het spoorweg- en metronet in Brussel weergeeft.*

*Om dezelfde reden hebben we ons beperkt tot basisinformatie over de TEC en De Lijn. De brochure verwijst wel naar hun website en callcenter voor specifieke vragen.*

*De brochure werd opgesteld in het kader van de communicatiecampagne van de Week van Vervoering. Er werden 550.000 exemplaren gedrukt die begin september via huis-aan-huisbedeling over het hele gewest werden verspreid.*

*Aangezien de administratie over geen enkele papieren drager beschikte met het volledige vervoersaanbod in het Brussels Gewest, werden er ook nog 10.000 exemplaren met een neutraal voorblad gedrukt. Zo kan Mobiel Brussel voortaan ook de brochure het hele jaar door verspreiden.*

*De totale kostprijs van dit initiatief bedraagt 59.655,95 euro, inclusief btw, en omvat het ontwerp, de lay-out, het drukwerk, de levering en de verspreiding van de brochure.*

*De Autoloze Zondag kende ook in 2012 een groot succes, wat aantoont hoezeer dit evenement in de smaak valt bij het grote publiek.*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (in het Frans).- *Natuurlijk kan men telefoneren. Ik vind het alleen jammer dat niet alle informatie gedrukt werd, want niet iedereen beschikt over een internetaansluiting.*



Malgré cela, j'entends le choix qui a été fait et je n'ai pas de question complémentaire.

*- L'incident est clos.*

**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 "l'interdiction des quads en  
Région bruxelloise".**

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

**Mme Céline Delforge.-** Les communes de Schaerbeek et Anderlecht ont adopté un règlement communal interdisant les quads sur leur territoire. Ces communes sont les premières à concrétiser une intention de la Conférence des bourgmestres et seront plus que probablement suivies par les dix-sept autres communes de notre Région.

Afin de rendre cette mesure effective, il sera nécessaire que la Région installe, sur les voies d'entrée dans Bruxelles, des panneaux annonçant cette interdiction.

De tels panneaux sont-ils déjà en possession de vos services ? Sinon, des démarches ont-elles été entreprises afin que, dès que toutes les communes auront adopté un règlement interdisant les quads, les panneaux soient disponibles et prêts à être installés ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La Région n'a pas encore passé commande des panneaux auprès de l'entreprise chargée de la fourniture et de la pose parce que ce sont les communes qui décident de l'emplacement des panneaux.

La Région n'est pas encore en possession de tous les renseignements nécessaires, car seules sept communes lui ont fourni les données à ce jour. Il

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "het verbod van quads in het  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De gemeenten Schaarbeek en Anderlecht hebben een gemeentelijk reglement aangenomen om quads op hun grondgebied te verbieden. Daarmee geven ze concrete uitvoering aan een doelstelling van de Conferentie van Burgemeesters. De zeventien andere gemeenten zullen wellicht hun voorbeeld volgen.*

*Om die maatregel effectief te maken, moet het gewest op de invalswegen verbodsborden plaatsen. Beschikt u al over deze borden of hebt u ze al besteld?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Tot op heden hebben slechts zeven gemeenten de nodige gegevens doorgegeven. Daardoor weten we nog niet hoeveel borden er exact nodig zijn.*

*Het aantal wordt voorlopig geschat op 125 verbodsborden op gemeentewegen en 55 op gewestwegen. Dagelijks kunnen er gemiddeld*

n'est donc pas encore possible de déterminer le nombre exact de panneaux qui devront être placés.

Le nombre de panneaux à placer est, selon une première estimation, d'environ 125 sur voiries communales et d'environ 55 en voiries régionales. Le rythme de production de ces panneaux - de type C6 de 700mm de diamètre - est de 25 panneaux par jour et le rythme de placement est de 11 panneaux par jour, compte tenu de la relativement grande distance à parcourir entre deux emplacements.

On peut donc en conclure qu'il est inutile de commander et de payer ces panneaux avant d'avoir toutes les données en notre possession. Enfin, le placement des panneaux pourra débiter cinq jours après la commande.

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

**Mme Céline Delforge.-** Seules quelques communes ont transmis les informations pratiques. Il est à espérer que les autres suivront. À partir de ce moment-là, la mise en œuvre pourra être rapide, ce dont je me réjouis.

*- L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

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

**INTERPELLATION DE M. MOHAMED OURIAGHLI**

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

**concernant "l'aménagement d'un semi-piétonnier sur la chaussée de Louvain".**

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

*25 borden gemaakt worden en 11 geplaatst.*

*Het is dus beter dat we wachten met de bestelling tot we over alle gegevens beschikken. Vijf dagen daarna kunnen de eerste borden al worden geplaatst.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik hoop dat de overige gemeenten hun gegevens ook meedelen. Zodra dat gebeurd is, kunnen de zaken snel vooruit gaan.*

*- Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

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

**INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI**

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

**betreffende "de heraanleg van een beperkte voetgangerszone op de Leuvensesteenweg".**

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "le terminus des bus 48 et 95 à la  
Bourse".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** En septembre 2010, je vous avais posé une question au sujet du nouvel itinéraire imposé aux bus 48 et 95 à la suite de la décision prise par la commune de Bruxelles-Ville de transformer la rue Henri Maus en une zone piétonnière.

Cette mesure avait eu pour effet d'obliger la STIB à adopter un nouveau parcours à partir du Plattesteeen et de fixer le terminus des lignes précitées au boulevard Anspach, entre la rue des Riches-Clares et la place Anneessens.

Cette modification de parcours entraînait un retour vers les faubourgs via la rue des Alexiens et la place de la Chapelle, supprimant l'arrêt qui existait dans la rue du Lombard devant le parlement bruxellois. Quant à la ligne de bus 48, non seulement son arrêt de la rue du Lombard disparaissait, mais également celui situé au Sablon.

À cette occasion, les indicateurs de parcours ont été modifiés et la mention "Bourse" a été remplacée par "Anneessens".

L'arrêt dénommé "Anneessens" campé au boulevard Anspach enlevait pour les usagers l'avantage d'une correspondance facile avec les lignes 3 et 4 empruntant l'axe Nord-Midi.

Un réseau de transport public performant doit concentrer ses efforts sur une intermodalité bien organisée. La décision de modifier l'emplacement du terminus des bus 48 et 95 va à l'encontre du principe de cette bonne intermodalité.

Il faut aussi noter que le passage des bus 95 place de la Chapelle ne se fait pas sans difficulté et que

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de eindhalte van bus 48 en 95  
aan de Beurs".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Ik stelde u in september 2010 al een vraag over de nieuwe trajecten van bus 48 en bus 95, nadat Brussel-Stad had beslist om de Henri Mausstraat verkeersvrij te maken.*

*Door de maatregel moesten sommige bussen van de MIVB een nieuw traject volgen en werd de eindhalte van bus 48 en 95 verplaatst naar de Anspachlaan.*

*Die bussen rijden nu via de Cellebroersstraat en de Kapellemarkt naar de Brusselse buitenwijken. De halte voor het Brussels parlement in de Lombardstraat werd afgeschaft. Bovendien werd de halte van bus 48 op de Zavel ook geschrapt.*

*Aangezien de bussen nu hun eindhalte hebben op de Anspachlaan, kunnen passagiers niet meer overstappen op premetrolijnen 3 en 4.*

*Voor een efficiënt openbaar vervoer moet er aandacht worden besteed aan goede overstapmogelijkheden. Het wijzigen van de voornoemde eindhaltes was dus geen goed idee.*

*Bovendien heeft bus 95 het moeilijk om de Kapellemarkt over te steken. Vaak moeten de bussen een heleboel auto's laten voorgaan, voordat ze naar de Zavel kunnen rijden.*

*In 2010 zei u dat de trajectwijziging nog in een testfase verkeerde die na een half jaar zou worden geëvalueerd en dat er maatregelen zouden worden genomen als zou blijken dat de wijziging niet efficiënt was.*

*In april 2011 kondigde u de evaluatie opnieuw aan.*

ceux-ci sont souvent contraints de devoir laisser passer un flot de véhicules avant de pouvoir rejoindre le Sablon, ce qui n'était pas le cas auparavant.

En réponse à ma question en 2010, vous aviez précisé : "Ce changement de trajet des autobus est encore à l'état de test. Ce dernier fera l'objet d'une évaluation dans six mois et, si les résultats démontrent que la situation est moins bonne qu'avant le changement, des aménagements et améliorations devront être apportés".

En avril 2011, vous confirmiez que les effets conséquents à la fermeture de la rue Henri Maus allaient être évalués. Depuis cette date, aucune information n'a filtré sur l'évaluation de cette mesure, si ce n'est qu'au cours de la première semaine de juillet 2012, les usagers ont découvert que la mention "Anneessens" avait fait place à la mention "Bourse" sans pour autant qu'une quelconque amélioration soit perceptible au niveau du service à la clientèle.

Ne serait-il pas temps de revenir à une situation nettement plus confortable pour l'usager des lignes 48 et 95 en rétablissant, comme le laisse supposer le changement du nom de terminus, l'arrêt tel qu'il a existé de très nombreuses années dans la rue Henri Maus ?

Pourquoi la STIB a-t-elle procédé au remplacement de l'indication "Anneessens" par celle de "Bourse" ?

D'autre part, afin d'assurer une meilleure fluidité de bus et d'améliorer de façon significative l'intermodalité à hauteur de la Bourse, puisque la mesure d'essai ne révèle pas d'aspect positif pour les usagers, ce changement d'indication sur les véhicules laisse-t-il présager un prochain retour des lignes de bus 48 et 95 dans la rue Henri Maus ?

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** L'interpellation de ma collègue sent le vécu ! Et je comprends ses questions. Certains bus indiquent "Anneessens", d'autres "Bourse". La différence n'est pas claire, d'autant que s'y ajoute parfois la mention

*Sindsdien heb ik niets meer vernomen. In juli 2012 ontdekten passagiers dat de naam halte Anneessens was vervangen door "Beurs", hoewel er eigenlijk niets was veranderd.*

*Het wordt tijd om de eindhalte van bus 48 en 95 terug naar de Henri Mausstraat te verplaatsen. Vindt u dat zelf niet?*

*Waarom heeft de MIVB anders de naam van de halte Anneessens weer veranderd in "Beurs"?*

*Uit de testfase bleek dat de wijziging van de eindhalte geen goede zaak was. Komt die halte opnieuw in de Henri Mausstraat?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** De interpellatie van mijn collega komt mij zeer bekend voor. Sommige bussen hebben het opschrift "Anneessens", anderen dan weer "Beurs" of zelfs "Plattestein", een plaats waar volgens mij

"Plattestein", endroit où je n'ai jamais vu de terminus. Les usagers commencent à être désabusés ; quant aux touristes et autres usagers occasionnels, ils ne s'en sortent plus du tout. De plus, on retrouve aussi des variations sur les indicateurs en temps réel des smartphones, ce qui achève de rendre la situation parfois totalement incompréhensible. Il arrive même que l'arrêt Anneessens n'existe pas !

Mon groupe s'était aussi ému du déplacement de l'itinéraire dans le sens ville-faubourg. Les blocages rue Lebeau auraient pu être résolus par la suppression de deux ou trois places de parking, ce qui aurait permis aux bus de croiser plus aisément les grands véhicules venant en sens inverse.

L'hôtel cinq étoiles prévu rue Henri Maus était manifestement un frein au maintien de l'arrêt "Bourse" à cet endroit, or ce projet ne semble plus à l'ordre du jour. Les choses évoluant donc, la situation devrait être réévaluée.

Le déplacement de quelques centaines de mètres de l'arrêt "Bourse" à "Anneessens" décentre tout à fait le terminus, rendant la Bourse quasi inaccessible. On pouvait auparavant facilement rejoindre la Bourse à pied depuis l'arrêt "De Brouckère", tandis qu'il est maintenant nécessaire de prendre les trams des lignes 3 ou 4, en sous-sol, pour aller chercher les bus 95 ou 48.

Par ailleurs, l'ergonomie du terminus "Anneessens" est très mauvaise, avec deux passages cloutés extrêmement éloignés l'un de l'autre sur un boulevard où les voitures ne roulent pas à faible vitesse. Les bus se trouvent entre les deux. Il manque au moins un passage clouté à leur niveau, puisque plusieurs ruelles donnent sur les arrêts de bus, n'offrant que le choix entre les regarder partir ou traverser dangereusement.

Ensuite, le déplacement de l'arrêt de la rue du Lombard de 300 ou 400 mètres est loin d'être anodin pour les usagers, surtout, par exemple, s'ils sont chargés de courses ou portent un enfant endormi dans les bras. On espérait gagner du temps à la hauteur de certains magasins de meubles qui drainent beaucoup de fournisseurs, mais je ne crois pas que c'est vraiment le cas.

Une bonne évaluation du problème s'impose. Les usagers sont, au demeurant, légèrement perdus,

*helemaal geen eindhalte is. Het verschil is, zeker voor toeristen, niet duidelijk. Ook in de smartphoneapplicatie bestaan veel variaties.*

*Het stelt ons ook teleur dat de opstoppingen ter hoogte van de Lebeustraart werden opgelost door een volledige trajectwijziging. Een simpele afschaffing van twee tot drie parkeerplaatsen was al voldoende om de bus een vlottere doorgang te geven.*

*Aangezien het project van een vijfsterrenhotel in de Henri Mausstraat niet meer op de dagorde staat, zouden ook de plannen herzien moeten worden om de halte Beurs daar af te schaffen.*

*De verplaatsing van de halte Beurs naar de halte Anneessens decentraliseert de eindhalte helemaal, waardoor de Beurs zo goed als onbereikbaar wordt. Vroeger was de Beurs perfect te voet bereikbaar van de halte De Brouckère, maar nu moeten we al de ondergrondse tramlijn 3 of 4 nemen om bus 95 of 48 te bereiken.*

*Verder is de eindhalte Anneessens niet erg gebruiksvriendelijk, aangezien er ter hoogte van de halte geen oversteekplaats is over de drukke weg.*

*De verplaatsing van de halte in de Lombardstraat stelt de reizigers ook niet meteen tevreden, zeker als ze zwaar geladen zijn met boodschappentassen of een kind op de arm dragen. Het was de bedoeling te vermijden dat de leveranciers van de meubelzaken opstoppingen veroorzaakten, maar ik denk niet dat deze maatregel echt nodig was.*

*Er is nood aan een goede evaluatie, want momenteel zijn veel reizigers de weg helemaal kwijt. De situatie is dermate erg, dat zelfs de buschauffeurs hun reizigers niet kunnen helpen.*

d'autant que certains arrêts comme "Plattestein" ne disposent pas d'équivalents dans le sens ville-faubourg. La ligne devient donc très peu lisible et les indications ne sont pas claires.

Et lorsque les usagers interrogent les chauffeurs de bus - ce qu'ils ne se privent pas de faire -, ceux-ci ne sont pas plus en mesure de leur dire pourquoi les films de leurs bus varient tandis que l'itinéraire reste le même.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je n'ai pas encore eu l'occasion d'évoquer en commission l'évaluation de la modification de l'itinéraire des lignes 48 et 95, consécutive à la mise en piétonnier de la rue Henri Maus dans le cadre de la zone confort de la commune de Bruxelles-Ville. Je tiens cependant à vous rassurer : cette évaluation a bien eu lieu et ses résultats ont été partagés avec les responsables de la commune.

D'un point de vue opérationnel, l'évaluation a permis d'identifier de petits aménagements à rectifier, en particulier au nouveau terminus. Il s'agissait principalement de profils de bordures et de la délimitation de zones de livraison. Les adaptations nécessaires ont été rapidement réalisées en concertation avec la commune de Bruxelles-Ville.

De manière plus globale, l'évaluation du nouvel itinéraire présente un bilan neutre. En effet, si l'on peut considérer que l'emplacement du terminus dans la rue Maus était préférable pour permettre aux clients de la STIB d'atteindre directement le pôle de la Bourse, il faut rappeler que la longueur disponible pour le stationnement des bus y était insuffisante et que, régulièrement, les bus encombraient le boulevard Anspach dans l'attente de la libération d'un emplacement. Le nouveau terminus offre une longueur de stationnement plus adaptée aux besoins de l'exploitation.

Vous évoquez la correspondance avec les lignes 3 et 4. Sur ce plan, la nouvelle localisation du terminus ne modifie pas véritablement la qualité de la correspondance. En effet, le nouveau terminus se situe à proche distance de l'accès à la station Bourse à l'une de ses extrémités, et à proximité de l'accès à la station Anneessens à son autre

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels (in het Frans).-** *Ik heb nog niet de kans gehad om de evaluatie van de trajectwijziging van de lijnen 48 en 95 toe te lichten die volgde op het verkeersvrij maken van de Henri Mausstraat in het kader van de comfortzone van de stad Brussel, maar de evaluatie heeft wel degelijk plaatsgevonden en de resultaten ervan werden meegedeeld aan Brussel-Stad.*

*Uit de evaluatie bleek dat een aantal kleine aanpassingswerkzaamheden moesten worden uitgevoerd, in het bijzonder aan de nieuwe eindhalte. Het ging voornamelijk over de boordstenen en de afbakening van de leveringszones. Die aanpassingen werden snel uitgevoerd in overleg met Brussel-Stad.*

*De balans van het nieuwe traject is neutraal. De eindhalte in de Henri Mausstraat bood de reizigers een betere aansluiting met de Beurs, maar er was onvoldoende parkeerplaats voor de bussen, zodat deze bussen regelmatig de Anspachlaan versperden. De lengte van de nieuwe eindhalte is hieraan aangepast.*

*Door de nieuwe eindhalte verandert er niet veel aan de kwaliteit van de aansluitingen met de lijnen 3 en 4. Ze bevindt zich immers dichtbij de haltes Beurs en Anneessens.*

*De nieuwe reisweg zorgt bovendien voor de bediening van de buurt van de Cellebroersstraat, waar het Cesar De Paepe-ziekenhuis en verschillende scholen gelegen zijn. Die nieuwe haltes worden vaak gebruikt en beantwoorden dus aan een reële behoefte.*

*De reissnelheid is er niet op verbeterd of verslechterd. De MIVB stelt vooral de busbanen in*

extrémité.

N'oublions pas que le nouvel itinéraire offre une desserte en transports publics du quartier de la rue des Alexiens où se trouvent la clinique César De Paepe et plusieurs établissements scolaires. La fréquentation des nouveaux arrêts témoigne de la réponse à un besoin jusqu'alors insatisfait.

Du point de vue de la vitesse commerciale, nous n'avons constaté à ce stade ni amélioration, ni dégradation par rapport à la situation précédente. La STIB apprécie tout particulièrement les sites réservés dans la rue des Teinturiers et la rue des Bogards. Il est exact que le contournement de l'église de la Chapelle est difficile et souvent perturbé par des véhicules en stationnement illicite.

Afin d'améliorer la situation, la STIB et Bruxelles-Ville examinent la possibilité pour les bus d'emprunter la petite rue Haute entre le boulevard de l'Empereur et la rue Stevens, moyennant un aménagement adéquat. Dans la rue Stevens également, il serait indiqué de donner à l'aménagement actuel une forme définitive et d'envisager la suppression des pavés qui handicapent aussi fortement la "cyclabilité" des lieux.

Puisque la STIB est en constant pourparlers avec la commune de Bruxelles-Ville, les remarques de Mme Delforge pourront être transmises. Je n'ai actuellement pas de réponse claire à sa question.

Il faut tenir compte du fait que les boulevards du centre ont changé de caractère : des pistes cyclables y ont été aménagées et la vitesse des voitures y a fortement diminué.

Les passages pour piétons sont effectivement très éloignés et cet élément pourrait être examiné par la commune de Bruxelles-Ville dans le cadre de son projet de réaménagement des boulevards du centre. Ces aménagements qui nécessitent des permis d'urbanisme ne pourront, bien entendu, être réalisés qu'au terme des procédures administratives requises.

D'autres mesures qui permettront encore d'améliorer la fluidité du passage des bus sont à l'étude dans le cadre du plan communal de mobilité (PCM) de Bruxelles-Ville. C'est le bon moment pour y intégrer les remarques de Mme Delforge.

*de Verversstraat en in de Bogaardenstraat op prijs. Het klopt dat het nemen van de bocht rond de Kapellekerk vaak bemoeilijkt wordt door foutparkeerders.*

*De MIVB en Brussel-Stad onderzoeken de mogelijkheid om mits de nodige aanpassingen de Hoogstraat tussen de Keizerslaan en de Stevensstraat te gebruiken. In de Stevensstraat zou de huidige inrichting een definitieve vorm moeten krijgen en de kasseien zouden moeten worden verwijderd om de straat fietsvriendelijk te maken.*

*Aangezien de MIVB nauw samenwerkt met Brussel-Stad, zal ik de opmerkingen van mevrouw Delforge doorspelen. Ik kan nu nog geen sluitend antwoord geven op haar vraag.*

*De lanen in het centrum zijn grondig gewijzigd. Ze kregen fietspaden en de verkeerssnelheid werd sterk teruggebracht.*

*Het klopt dat de voetgangersoversteekplaatsen ver uit elkaar liggen. Brussel-Stad zou dit heikel punt kunnen onderzoeken naar aanleiding van de heraanleg van de lanen in het centrum.*

*Nog andere maatregelen voor een vlottere doorstroming van de bussen worden bestudeerd in het gemeentelijk mobiliteitsplan van Brussel-Stad. Daar kunnen de opmerkingen van mevrouw Delforge meegenomen worden.*

*De nauwe samenwerking tussen de MIVB en Brussel-Stad moet tot een duurzame situatie leiden die iedereen ten goede komt.*

*Tijdens de testfase heeft de MIVB voor de eindhalte de naam Anneessens gebruikt om de aandacht van de reizigers op de verandering te vestigen. Nu de eindhalte, die op gelijke afstand tussen de stations Anneessens en Beurs gelegen is, definitief wordt, zal opnieuw de naam Beurs worden gebruikt als herkenningspunt voor de reizigers. Deze beslissing zou de verwarring bij de reizigers moeten wegnemen.*

La collaboration étroite entre la STIB et Bruxelles-Ville vise à rendre la situation durable et favorable à l'ensemble des parties concernées.

Quant à la dénomination du terminus des lignes en question, la STIB avait décidé d'attribuer le nom d'Anneessens au nouveau terminus de ses véhicules durant la phase de test pour attirer l'attention de sa clientèle sur le changement.

Ce terminus situé à mi-distance des stations de métro Bourse et Anneessens est devenu définitif. Il a donc été décidé de manière pragmatique de rétablir le nom de la station Bourse - pôle central de la ville - comme repère pour la clientèle.

Il ne devrait donc à l'avenir plus y avoir de confusion.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je n'ai pas bien compris certains éléments.

Vous dites que "l'évaluation est neutre". Comment une évaluation peut-elle être neutre ? Cela signifie-t-il qu'il y a des éléments positifs et négatifs et que le bilan qu'on peut en faire est équilibré ? Concernant les éléments négatifs, des mesures seront-elles prises ?

Je n'ai en outre pas compris s'il y aurait un changement dans la rue Maus.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La commune de Bruxelles-Ville a décidé que son centre, en ce compris rue Henri Maus, serait piétonnier. On ne va donc pas faire circuler à nouveau des bus à cet endroit. C'est une décision définitive.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Qu'en est-il alors de l'évaluation de la fluidité ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je vais vous donner un exemple : s'il y a une perte de confort dans la rue du Lombard parce que les bus ne l'empruntent plus, il y a, par contre, un gain de confort dans la rue des Alexiens, où les bus passent désormais et où se trouvent un hôpital et des écoles.

C'est cet arbitrage qu'a effectué la STIB. L'évaluation montre que les changements ont un

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Ik begrijp niet hoe een evaluatie neutraal kan zijn. Betekent dit dat er evenveel positieve als negatieve elementen zijn? Worden er maatregelen getroffen tegen de negatieve elementen?*

*Zal er iets veranderen in de Henri Mausstraat?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De beslissing van Brussel-Stad om het stadscentrum, met inbegrip van de Henri Mausstraat, autovrij te maken, is definitief. Wij kunnen daar dus niet opnieuw bussen laten rijden.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Wat is de balans op het vlak van de doorstroming?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik zal u een voorbeeld geven. Als het gebruikscomfort in de Lombardstraat daalt omdat de bus er niet meer rijdt, maar tegelijk stijgt in de Celrebroersstraat omdat de bus hier voortaan wel rijdt, dan wordt de balans als neutraal beschouwd.*



effet neutre : un peu de négatif d'un côté et des points positifs de l'autre, ce qui neutralise l'effet du changement.

**Mme Viviane Teitelbaum.**- À l'issue de la période de test, tout est donc laissé en l'état ?

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

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION 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 "une réglementation du car-sharing en Région bruxelloise".

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

**Mme Céline Delforge.**- Madame la Ministre, la presse s'est fait l'écho d'une réglementation régionale relative au car-sharing. Nous soutenons pareille initiative du côté Ecolo puisque nous avons toujours réclamé l'encadrement d'un secteur qui, jusqu'à présent, est susceptible de se développer sans balises, mettant sur pied d'égalité tout candidat à l'exploitation de voitures partagées, moyennant une série de conditions, alors qu'en l'absence de balises, on risque de mettre en danger des initiatives qui répondaient, d'une part, à un souhait de diminution du taux de possession de la voiture individuelle et, d'autre part, à un taux de couverture de territoire sans distinction de rentabilité.

Il en avait été question lors de précédentes interpellations puisque nous avons en présence deux sociétés de car-sharing qui ne partageaient manifestement pas une vision similaire.

C'est pourquoi je souhaiterais connaître les types de critères qui seront retenus en la matière afin d'assurer non seulement le développement d'une utilisation rationnelle de la voiture mais également

**Mevrouw Viviane Teitelbaum** (*in het Frans*).- *Na de testperiode is dus beslist om het nieuwe traject te behouden?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** (*in het Frans*).- *Inderdaad.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "een regeling voor carsharing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *De pers maakte gewag van een reglementering inzake autodelen. Ecolo steunt dit initiatief. In de sector kon tot op heden gelijk wie aan de slag. Zonder reglementering komen de initiatieven in het gedrang die een vermindering van het aantal individuele auto's tot doel hadden of een bepaald gebied wilden bedienen zonder rekening te houden met rentabiliteitsoverwegingen.*

*In vorige interpellaties is daar al sprake van geweest.*

*Mijn vraag is welke criteria zijn aangewend om een rationeel gebruik van de auto te garanderen. Ook moet bekeken worden of wildgroei in de sector niet kan voorkomen worden en er geen concurrentie ontstaat met andere transportmiddelen zoals de fiets, de taxi of het openbaar vervoer. Sommige initiatieven inzake autodelen stellen zich zelfs voor als alternatief voor het zachte weggebruik.*

*Graag hoorde ik ook welke verplichtingen er op tafel liggen inzake gebiedsdeel, aantal plaatsen,*

d'éviter que se développent de façon anarchique des modèles de car-sharing qui se profileraient plus comme concurrents des autres modes de déplacement, à savoir le bus, le taxi, la marche à pied et le vélo - On a d'ailleurs pu voir certains développer leur projet de car-sharing comme étant une alternative aux modes de déplacement doux - que comme maillon complémentaire à ceux-ci dans la chaîne de la mobilité.

Dans la mesure où une bonne partie des déplacements qui ne peuvent s'effectuer autrement qu'en voiture sont justifiés par le transport de marchandises lourdes ou volumineuses ainsi que par des déplacements familiaux impliquant le transport d'enfants, je souhaiterais également connaître les obligations qui sont à l'étude en termes de couverture du territoire mais également en termes de capacités (nombre de places, volume du coffre, ...).

Enfin, je souhaiterais savoir quelle sera l'articulation entre Région et communes pour que ce développement se fasse en harmonie et en cohérence, quelque soit le gestionnaire de voirie puisqu'on a parfois pu voir des phénomènes hallucinants où un opérateur devait se placer en bordure d'une commune ou sur des terrains privés parce que la commune ne concevait pas que le car-sharing était basé sur une mise en commun de l'espace privatisé par la voiture individuelle et considère plutôt qu'il s'agit de privatisation par la mise en commun.

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Afin de pouvoir concrétiser une politique de développement du car-sharing, la Région de Bruxelles-Capitale a pris le parti de délimiter clairement le concept du car-sharing au car-sharing classique, dont les bénéfices à la collectivité sont amplement démontrés.

Pour ce faire, et dans un contexte de concurrence entre plusieurs opérateurs sur le marché, il a été choisi de définir, à l'échelle régionale, un label de qualité définissant des critères de reconnaissance.

Ainsi, la politique régionale en matière de car-

*koffervolume en zo meer.*

*Tot slot vernam ik nog graag hoe de opsplitsing tussen het gewest en de gemeenten is aangepakt zodat de toepassing harmonieus kan verlopen wie ook de wegbeheerder is. In het verleden heeft dat al hilarische situaties opgeleverd. Soms moest een carsharinginitiatief net buiten het gemeentelijk terrein of op een privéterrein gaan staan omdat anders openbare ruimte werd geprivatiseerd.*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Om het autodelen te stimuleren, heeft het gewest voor duidelijke afbakening gekozen. De verdiensten van het klassieke autodelen zijn genoegzaam bekend.*

*We hebben voor een kwaliteitslabel geopteerd. Dat moet een samenhangend mobiliteitsbeleid op gang brengen dat garant staat voor een uniforme dienstverlening in het hele gewest.*

*Het label legt de rol van het gewest, de gemeenten, erkende autodeelbedrijven en het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap vast.*

sharing et la régulation qui découlera de la mise en œuvre du label, devra permettre :

- de garantir la qualité uniforme du service de voitures partagées à travers l'ensemble du territoire régional ainsi que la cohérence de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- de fixer les rôles des communes, des opérateurs de car-sharing agréés, de la Région ainsi que de l'Agence régionale de stationnement en matière de car-sharing ;
- de garantir les bénéfices à la collectivité au niveau de la mobilité (réduire la pression automobile et la pression de stationnement), au niveau écologique et au niveau social (une voiture accessible à tous) ;
- d'offrir les meilleures conditions de développement au car-sharing ;
- d'accompagner et de stimuler l'innovation.

La réflexion régionale a conduit à fixer un ensemble de conditions auxquelles doivent répondre les opérateurs de véhicules à moteur partagés afin de bénéficier de places de stationnement réservées telles que situées en voirie sur le territoire des 19 communes.

Ces conditions concernent tant le concept du service (emplacements, abonnement, accès, tarification par heure et par kilomètre parcouru...), la couverture territoriale (diversité et nombre de stations, y compris dans des zones où il est plus difficile d'implanter des voitures partagées), la diversité des types de véhicules à moteur partagés (citadine, familiale et utilitaire) que leur nombre.

Enfin, afin de permettre une couverture territoriale cohérente sur l'ensemble de la Région, chaque commune élaborera, en partenariat avec l'Agence régionale de stationnement, un plan d'action car sharing. Ce plan sera intégré dans le Plan communal de stationnement qui devra être mis en œuvre par les communes à la suite de l'approbation par le gouvernement du Plan régional de stationnement.

Sur la base de ce plan, chaque commune se chargera de l'attribution des places de stationnement réservées aux opérateurs agréés. Les communes signent une convention tripartite avec la

*Het draagt bij tot meer ecologisch en sociaal welzijn: het aantal individuele auto's daalt en tegelijk heeft iedereen toegang tot een auto.*

*Autodelen krijgt een duwtje in de rug en innovatie wordt gestimuleerd.*

*Autodeelbedrijven moeten aan specifieke voorwaarden voldoen om van de gereserveerde parkeerplaatsen in de 19 gemeenten gebruik te kunnen maken.*

*De voorwaarden betreffen dienstverleningsaspecten zoals het uur- en kilometertarief, gebiedsaspecten zoals het aantal stations, of nog het type en het aantal gedeelde voertuigen.*

*Elke gemeente moet samen met het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap een actieplan inzake autodelen uitwerken. Dat plan wordt dan in het gemeentelijke parkeerplan geïntegreerd, dat de gemeenten moeten uitvoeren na de goedkeuring van het Gewestelijk Parkeerplan door de regering.*

*Op grond van haar actieplan zorgt elke gemeente ervoor dat er parkeerruimte voor autodelen wordt voorbehouden voor de voertuigen van erkende bedrijven. De gemeenten tekenen overeenkomsten waarbij drie partijen betrokken zijn: zichzelf, het Brussels Gewest en elk afzonderlijk autodeelbedrijf. In die overeenkomsten worden afspraken gemaakt over voorbehouden parkeerplaatsen op gewest- en gemeentewegen.*

*De regering behandelt de kwestie in eerste lezing.*

Région ainsi qu'avec chaque opérateur. Cette convention fixe les emplacements mis à disposition. Les communes accordent les autorisations pour toutes les voiries, qu'elles soient communales ou régionales, pour autant que ces dernières entrent dans le système de planification convenu avec la Région, et donc avec l'accord de la Région, dans un souci de cohérence.

Voilà où nous en sommes. Le projet est passé en première lecture au gouvernement.

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

**Mme Céline Delforge.-** Nous nous réjouissons de disposer d'un cadre qui assure le service à la collectivité et évite des effets pervers et une concurrence libre et sauvage.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "l'évolution et l'élargissement des  
compétences des agents de sécurité de la  
STIB".**

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

**concernant "la décision de donner un accès  
aux images des caméras de surveillance des  
sociétés de transport en commun aux services  
de police".**

**M. le président.-** La commission décide de joindre les interpellations de M. Philippe Pivin.

La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** Il m'a été demandé de fusionner mes deux interpellations, déposées en

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het is goed dat er een regeling wordt getroffen die de openbare dienstverlening vooropstelt en ongeremde concurrentie aan banden legt.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "de evolutie en de uitbreiding  
van de bevoegdheden van de  
veiligheidsagenten van de MIVB".**

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

**betreffende "de beslissing de politiediensten  
toegang te geven tot de beelden van de  
bewakingscamera's van de maatschappijen  
voor openbaar vervoer".**

**De voorzitter.-** De commissie beslist de interpellaties van de heer Philippe Pivin toe te voegen.

De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *Er is mij gevraagd om mijn twee interpellaties van juli*

juillet dernier, mais aussi d'y ajouter une demande d'interpellation adressée ce lundi au ministre-président sur sa conférence de presse du 27 septembre annonçant les "excellents" chiffres en matière de criminalité sur le réseau STIB. J'espère que cela ne m'empêchera pas de vous questionner sur le sujet de la sécurité sur le réseau STIB avant trois mois, la règle d'antériorité ne prévalant pas, étant donné que l'ordre du jour de cette commission est composé d'interpellations que j'ai déposées en juillet.

Me voici donc à vous interpellé une nouvelle fois sur le sujet de l'élargissement indispensable des compétences des agents de sécurité de la STIB, un sujet extrêmement important pour la sécurité au sein du réseau de la STIB et pour les agents de sécurité eux-mêmes. Cela fait maintenant plusieurs années que je vous interroge à ce sujet. Vos contacts et concertations avec le niveau fédéral vont-ils enfin aboutir à un résultat concret ? Je vous avais prévenu que je ne relâcherais pas ma vigilance sur cette question essentielle.

J'espère qu'aujourd'hui, vous allez pouvoir me répondre positivement. En effet, la modification de la loi du 10 avril 1990 est absolument indispensable. La situation actuelle, qui interdit aux agents du service de sécurité de la STIB d'interpeller et d'exiger une pièce d'identité de la part d'un auteur d'un comportement délictueux dans les infrastructures du réseau, est ubuesque. Le gouvernement fédéral semble avoir enfin pris ce dossier en main. Est-ce grâce à vous ? C'est à vous de me le dire.

Pouvez-vous me confirmer que le gouvernement fédéral a adopté son projet de loi et que celui-ci a été voté par le parlement fédéral afin que les compétences des agents de la STIB soient élargies ?

Confirmez-vous que les agents de sécurité de la STIB pourront exiger une carte d'identité, garder en rétention une personne pendant deux heures, et exercer leurs missions dans toutes les infrastructures de la STIB ?

À quelle date les agents de sécurité de la STIB pourront-ils effectivement exercer ces nouvelles compétences ?

Ces nouvelles mesures assurent-elles des

*jongstleden samen te voegen en er het interpellatieverzoek aan toe te voegen dat ik maandag aan de minister-president richtte met betrekking tot de persconferentie van 27 september waarop men het had over "uitstekende" cijfers over de criminaliteit op het MIVB-net.*

*De uitbreiding van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten van de MIVB is niet alleen van wezenlijk belang voor de veiligheid op het MIVB-net, maar ook voor de veiligheidsagenten zelf. Ik interpelleer u al jaren over dit onderwerp.*

*Ik hoop dat ik vandaag eindelijk een positief antwoord zal krijgen. De wijziging van de wet van 10 april 1990 is een absolute noodzaak. De huidige situatie, waarin de veiligheidsagenten van de MIVB geen identiteitsbewijs mogen vragen, is grotesk. De federale regering lijkt het dossier in handen te hebben genomen. Is dat uw verdienste?*

*Klopt het dat de federale regering een wetsontwerp heeft aangenomen waarin de bevoegdheden van de MIVB-agenten worden uitgebreid?*

*Zullen de veiligheidsagenten voortaan een identiteitsbewijs kunnen vragen en de daders gedurende twee uur kunnen vasthouden?*

*Wanneer zullen die nieuwe bevoegdheden in werking treden? Omvatten de nieuwe maatregelen prerogatieven voor patrouilles die zich bovengronds verplaatsen?*

*Momenteel erkent de politie het statuut van de veiligheidsagenten niet. Wanneer een veiligheidsagent optreedt, noteert de politie dat als een 'conflict tussen derden'. Is er een oplossing voor dat probleem?*

*Hoe zult u ruchtbaarheid geven aan de nieuwe bevoegdheden? Veiligheidsagenten werden vaak als onbevoegd afgeschilderd. Het is belangrijk die situatie recht te zetten en erop te wijzen dat zij nieuwe bevoegdheden krijgen.*

*Een andere absurditeit is dat de politiediensten momenteel geen directe toegang hebben tot de beelden van het videobewakingssysteem van de MIVB. Dat is technisch gezien nochtans perfect mogelijk en die directe toegang bestaat al op andere niveaus.*

prérogatives particulières aux patrouilles du service de sécurité en déplacement en surface, et non dans le réseau ?

A-t-on réglé la question de la reconnaissance par les services de police du statut des agents en intervention ? Jusqu'à présent, quand un agent de la sécurité intervient, la police renseigne cela comme un conflit "entre tiers", ce qui est au minimum vexatoire.

Pour terminer, quelle campagne de communication avez-vous prévue pour promouvoir ces nouvelles compétences ?

En effet, il serait utile de revenir sur la contre-publicité faite aux agents de sécurité de la STIB qui soulignait lourdement leur incompétence. Il importe à présent qu'une campagne de communication diffuse l'accroissement de leurs compétences. Avez-vous programmé des actions concrètes à ce sujet ?

L'accès direct aux images du système de vidéo-protection de la STIB par les services de police est aussi une sorte de serpent de mer dans l'exercice de vos compétences.

Cet accès technologique direct est pourtant une évidence et existe à d'autres niveaux. Vu le nombre d'interventions des services de la police locale au sein des infrastructures de la STIB, il est réellement nécessaire de le permettre enfin.

Il y a quelques mois, le gouvernement fédéral a adopté son avant-projet. Je me réjouis de ce que les services de la police fédérale et locale aient enfin un accès aux images des caméras de la STIB. Le texte fédéral prévoit un arrêté royal pour préciser ses modalités pratiques ainsi qu'un protocole d'accord sur ses modalités techniques, qui restent à définir entre les parties concernées.

Dans quel délai la STIB va-t-elle permettre l'accès des images de son réseau aux services des polices locales ?

Ce protocole d'accord est-il conclu ? Si non, le gouvernement fédéral l'a-t-il déjà transmis à la STIB ainsi qu'à votre attention ? Si oui, quand ?

Quelles obligations administratives et/ou techniques cette nouvelle réglementation et le

*Ondertussen zou de federale regering een voorontwerp hebben aangenomen. Die nieuwe wettekst zou voorzien in een koninklijk besluit voor de praktische modaliteiten en in een protocolakkoord voor de technische modaliteiten.*

*Vanaf wanneer zal de MIVB de beelden ter beschikking stellen van de politiediensten?*

*Is daarover al een protocolakkoord gesloten? Zo niet, heeft de federale overheid al een tekst aan de MIVB en uzelf voorgelegd? Wanneer?*

*Welke technische en/of administratieve verplichtingen houdt de nieuwe reglementering in voor de diensten van de MIVB?*

*Zullen de beelden permanent zichtbaar zijn voor de politiediensten of moeten zij een bepaalde procedure volgen of toestemming vragen alvorens toegang te krijgen tot het netwerk?*

*Op 27 september jongstleden hielden minister-president Picqué en federaal minister van Binnenlandse Zaken Milquet een gezamenlijke persconferentie over de criminaliteit op het MIVB-net. Volgens hen verloopt alles nu perfect dankzij de maatregelen die zij hebben genomen.*

*Ik heb een heel andere kijk op de situatie.*

*Waarop baseerden de ministers hun criminaliteitscijfers? Ging de persconferentie uit van het gewest of van de federale overheid? Werd u bij de persconferentie betrokken?*

*Volgens de federale politie werden er in 2011 5.043 misdrijven gepleegd op het MIVB-net. Dat is een stijging met 30% ten opzichte van 2010. Waarom heeft de minister-president op de persconferentie de situatie bijzonder positief voorgesteld en erop gewezen dat de positieve resultaten te danken zijn aan de versterking van het veiligheidsbeleid op het Brussels openbaar vervoer? Wij weten allemaal dat de aangekondigde versterking ver van effectief is op het terrein. De lokale politie moet vaak optreden op het MIVB-net. Ik hoop maar dat de persconferentie niets te maken had met de gemeenteraadsverkiezingen, die tien dagen later plaatsvonden.*

*Kunt u meer informatie geven over de versterking van de politiediensten op het MIVB-net?*

protocole d'accord imposent-ils aux services de la STIB ?

Les images du système de la STIB seront-elles visibles en permanence par les services de police ou devront-ils entreprendre une démarche particulière ou une demande d'autorisation avant leur connexion au réseau ou avant la visualisation de ces images ?

Enfin, je souhaiterais comprendre l'objet de la conférence de presse du 27 septembre dernier sur les chiffres de la criminalité au sein des infrastructures de la STIB.

En effet, cette conférence de presse tenue conjointement par le ministre-président Picqué et la ministre de l'Intérieur Milquet a semblé prétendre que, grâce à leurs mesures, tout allait bien dans le meilleur des mondes.

Je n'ai pas la même lecture de la situation.

Sur la base de quelle source les chiffres de la criminalité au sein des infrastructures de la STIB ont-ils été présentés lors de cette conférence de presse ? Cette dernière était-elle une initiative régionale ou fédérale ? Étiez-vous associée à cette conférence ? Alors que la police fédérale confirme le nombre de 5.043 faits délictueux au sein des infrastructures de la STIB en 2011, ce qui signifierait une hausse de 30% par rapport à 2010, pour quelle raison le ministre-président et ministre des pouvoirs locaux a-t-il communiqué aux côtés de représentants fédéraux une situation qui semble extrêmement positive et ce, tout en précisant que c'est le résultat du plan de renforcement de la sécurité dans les transports en commun bruxellois ? En effet, nous savons que le renforcement annoncé est loin sur le terrain d'être effectif dans sa globalité. Alors que les polices locales suppléent et interviennent, elles, très régulièrement au sein du réseau de la STIB.

Je ne puis pas croire que cette conférence de presse du 27 septembre ait quelque lien avec les élections communales qui se tenaient dix jours plus tard.

Avez-vous des informations concernant la mise en œuvre effective de l'engagement et surtout du déploiement du renforcement de l'effectif policier dans les infrastructures de la STIB ?

*Welke maatregelen zijn er genomen om het aantal diefstallen te verminderen?*

*Is er permanent overleg tussen de Brusselse en de federale regering? Hoe wordt dat overleg precies georganiseerd?*

Des mesures précises sont-elles décidées afin de faire diminuer les faits de vol et d'extorsion dans le réseau STIB ?

Une concertation et une communication entre le gouvernement et les autorités fédérales sont-elles mises en œuvre de façon récurrente ou permanente ? Le cas échéant, dans quel cadre précis celles-ci sont-elles organisées ?

*Discussion conjointe*

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

**M. Philippe Close.-** Aujourd'hui, il est évidemment clair que la STIB a un rôle à mener en matière de sécurité. Pendant longtemps, la STIB s'est demandé si c'était à elle à remplir ce rôle. Ce débat n'a plus lieu d'être puisque la société a compris depuis près de 10 ans que cela faisait partie de ses missions.

Il est essentiel que ce rôle soit défini et clairement encadré. Il fallait d'abord travailler sur une coordination entre les différents services et la mise en place d'une plate-forme beaucoup plus interventionniste.

Par ailleurs, si des recrutements se font, ce que nous espérons, il est primordial que ce personnel soit bruxellois parce qu'il connaît beaucoup mieux le terrain.

L'élargissement de ces compétences aux agents de sécurité de la STIB est un point positif si ceux-ci sont fortement encadrés car la sécurité a une place extrêmement importante dans le rôle qu'ils jouent par rapport aux différents citoyens. On se souvient des différentes dérives des services de sécurité il y a plusieurs années et il faut un véritable contrôle. Je trouve parfois intempestive l'utilisation des sirènes et autres gyrophares bleus dans la ville et je ne suis pas toujours convaincu de l'opportunité de leur usage lorsqu'il s'agit de dépanner un tram.

Concernant l'encadrement, le fait de pouvoir retenir une personne plus de 30 minutes et maximum 2 heures permettra sans doute aux policiers de couvrir toutes les interpellations des agents de sécurité de la STIB.

En ce qui concerne la demande d'identité, les agents de la STIB ne devraient pouvoir demander

*Samengevoegde bespreking*

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).- Vandaag is het eindelijk duidelijk dat de MIVB een rol moet vervullen op vlak van veiligheid. Eigenlijk hoeft dit debat niet meer plaats te vinden, want de maatschappij hoort al tien jaar te weten dat veiligheid deel uitmaakt van haar opdracht.**

*Eerst moest er gewerkt worden aan de coördinatie tussen de verschillende diensten en de oprichting van een platform.*

*Wij hopen trouwens dat eventuele nieuwe werkrachten uit het Brusselse zullen komen. Zij kennen het terrein het best.*

*De uitbreiding van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten is positief op voorwaarde dat hun rol duidelijk wordt gedefinieerd.*

*Het feit dat veiligheidsagenten personen langer dan dertig minuten mogen vasthouden, geeft de politieagenten wellicht de tijd om op alle oproepen van de veiligheidsagenten in te gaan.*

*De veiligheidsagenten zullen enkel in het geval van een effectieve vaststelling van overtreding (en niet een vermoeden van overtreding) een identiteitsbewijs mogen vragen. Nogmaals, het is erg belangrijk de agenten goed te omkaderen, zodat ze exact weten wat hun rol is.*

*Waar de veiligheidsagenten juist zullen optreden, moet nog worden bepaald. In Brussel ligt er ongeveer om de 400 meter een tram-of metrostation. Het is niet de bedoeling dat de veiligheidsagenten de rol van de politie overnemen.*

*Tijdens zijn algemene beleidsverklaring heeft de heer Picqué benadrukt dat de politie nieuw*



les papiers qu'en cas de constatation d'infractions - et non pas sur la suspicion d'infractions -. Il est extrêmement important d'encadrer les agents par des formations afin de bien préciser le rôle de chacun.

De plus, le cadre géographique d'intervention de ces agents est à établir. La Région bruxelloise compte approximativement une station tous les 400 mètres, il ne faudrait pas qu'ils prennent la place de la police. C'est d'ailleurs cette dernière qui doit régler en priorité les problèmes de sécurité et combattre le sentiment d'insécurité.

Lors de la déclaration de politique générale, Charles Picqué a souligné le renforcement des effectifs policiers. Il faut souligner que pour l'instant, ce sont les polices locales qui viennent en renfort de la police fédérale existante et que les 400 policiers annoncés ne sont toujours pas là. Je sais que certains ont des informations sur les effectifs des zones de police locale - je connais seulement ceux de la zone Bruxelles-Ixelles qui sont de 70 policiers locaux qui renforcent le réseau de bus et de métro - mais j'ai entendu dire que certaines zones avaient retiré leurs policiers parce qu'ils ne pouvaient plus suivre, demandant au pouvoir fédéral de suppléer. Est-ce le cas ?

Deux cents cinquante policiers supplémentaires devraient être affectés fin 2013 à la sécurité des transports en commun. Des policiers fédéraux. Ces policiers pourraient être engagés à condition d'être affectés exclusivement à la sécurisation des bus, trams et abords de gares et stations.

Pouvez-vous confirmer les dates d'entrée en service de ces effectifs supplémentaires et, dès lors, le moment où les polices locales pourront se recadrer sur leur travail principal qui concerne les différents abords ?

Est-ce qu'on a prévu une évaluation des différents services internes et externes dans les six prochains mois ?

La demande de cartes d'identité par les agents de la STIB sera-t-elle bien considérée comme liée à un constat d'infraction ?

Les agents de la STIB vont-ils recevoir des formations complémentaires en vue de l'élargissement de leurs compétences ? Par quel

*personeel zal krijgen. Momenteel zijn het nog steeds lokale politieagenten die de federale politie bijstaan, en zijn de 400 beloofde extra agenten nog niet te bespeuren. Is het waar dat sommige politiezones hun agenten niet meer laten bijspringen in tram en metro omdat ze het aantal interventieaanvragen niet meer kunnen volgen?*

*Tegen eind 2013 zouden 250 extra federale politieagenten instaan voor de veiligheid op het MIVB-net.*

*Kunt u die datum bevestigen en verzekeren dat de lokale politie vanaf dan niet meer zal moeten bijspringen?*

*Plant u een evaluatie van de verschillende interne en externe diensten de komende zes maanden?*

*Zullen de veiligheidsagenten een opleiding krijgen over hun nieuwe bevoegdheden?*

biais vont-ils recevoir ces formations et quelles plate-formes communes vont-elles être mises en place entre polices locales et fédérale afin que chacun travaille en bonne entente ?

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

**Mme Céline Delforge.-** Une série de questions se posent à la suite de l'élargissement des compétences des agents de sécurité de la STIB. Commençons par l'allongement du temps de rétention d'un individu par les agents, qui passerait au-delà de la demi-heure. Cela nous confronte au temps d'intervention de la police.

On peut dire qu'il manque des agents. Mais, une demi-heure pour se rendre sur un lieu où se déroulent des faits suffisamment graves pour réclamer la rétention de quelqu'un, cela me semble assez. D'autant que la police met parfois tellement longtemps à intervenir en cas de situation critique qu'elle va jusqu'à passer en voiture sans s'arrêter pour venir à la rescousse d'agents de la STIB.

Il est arrivé que les agents de sécurité de la STIB se voient rétorquer par des policiers qui arrivent fort tard sur des lieux où se passent des faits critiques qu'ils n'avaient pas vraiment envie de se mettre en danger et qu'ils ont fait exprès de prendre leur temps. Parfois, tout ce qu'ils attendent, c'est leur mutation hors de Bruxelles.

On peut s'inquiéter du poids que l'on fait peser sur les agents de la STIB, parce que, retenir quelqu'un pendant deux heures requiert des compétences particulières. Pourraient en être victimes aussi bien les personnes retenues que les agents de sécurité, puisque, en cas d'incident cela ne retombera finalement pas sur les épaules de ceux qui ont eu une longue formation et qui sont censés avoir les compétences requises, ainsi que disposer du monopole légal de la force, à savoir la police.

Je trouve qu'on met les agents de la STIB dans une situation assez inconfortable. Je peux comprendre qu'on élargisse un petit peu l'aire d'intervention et que la sortie d'un bus fasse partie de la même scène que l'intérieur du bus, en cas d'incident. Par contre, je crois qu'il n'est pas acceptable de demander à la STIB et à de personnes qui n'ont ni la formation ni la légitimité pour retenir quelqu'un particulièrement longtemps d'user de la force légale.

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *De verlenging van de aanhoudingstijd doet toch vragen rijzen. Een halfuur wachten op een politieagent lijkt mij lang genoeg. Soms gebeurt het dat politieagenten bewust hun tijd nemen om ter plaatse te komen omdat ze geen zin hebben om gevaar te lopen. We mogen niet vergeten dat veel agenten uitkijken naar een overplaatsing buiten Brussel. Bovendien is het voor de veiligheidsagenten erg moeilijk om iemand zo lang vast te houden. Zij kunnen daar zelf het slachtoffer van worden.*

*Het is belangrijk om de bevoegdheden van de veiligheidsagenten uit te breiden en ze bijvoorbeeld ook het recht te geven om zowel in de bus als aan de haltes tussen te komen, maar het lijkt mij niet aanvaardbaar om de MIVB-veiligheidsagenten zonder de nodige opleiding personen zo lang te laten vasthouden, zonder dat ze daarbij legaal geweld mogen gebruiken.*

*We moeten ons vragen stellen over de juiste taakverdeling en de manier waarop sommigen hun opdracht van openbare dienstverlening uitvoeren.*

*Verder heb ik gehoord dat de politiediensten eisen dat, indien er zich tussen twee haltes een incident voordoet, een huisnummer wordt opgegeven. Dat is toch erg moeilijk als de incidenten zich in rijdende voertuigen voordoen? Werd dit onderwerp aangehaald in de gesprekken tussen de MIVB en de politie?*

On les met dans des situations vraiment difficiles, tout cela parce que la police ne fait pas son boulot. Et ce n'est pas qu'une question de manque de personnel, c'est aussi une question de volonté. Il faut vraiment insister : on ne peut pas laisser aller ce genre de situations.

Autant dire aux agents de la STIB de se débrouiller tout seuls pour conduire eux-mêmes les personnes au commissariat. Cela prendra peut-être moins de temps ! M. Close l'a souligné, on a parfois l'impression que les sirènes sont utilisées de manière intempestive, mais bien souvent des voitures de la STIB qui se trouvent à l'autre bout de la Région arrivent plus vite que des policiers qui se trouvent dans leur commissariat à deux ou trois cents mètres de là.

Des questions se posent quant à la répartition des rôles et la façon qu'ont certains de remplir leur mission de service public. Il faut être extrêmement vigilant !

De plus, on m'a rapporté que, quand il y a un incident dans un véhicule entre deux arrêts, la police réclame encore de se voir fournir un numéro de rue et une adresse exacte pour un véhicule en mouvement. Si on signale que les incidents se passent entre tel et tel arrêt, ce n'est pas suffisant pour la police, elle veut savoir devant quelle maison cela se passe. Mais, quand la scène est mouvante, c'est un peu délicat ! Ce sujet a-t-il été évoqué lors des contacts entre la STIB et la police ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Suite au décès tragique du superviseur de la STIB, M. Iliaz Tahiraj, la concrétisation des mesures prises pour renforcer la sécurité dans les transports publics bruxellois par le gouvernement fédéral et la Région se poursuit.

Depuis cet incident, la Région a étroitement collaboré avec le niveau fédéral pour améliorer enfin certaines situations que l'on déplorait depuis longtemps, notamment sur le plan des compétences des agents de sécurité de la STIB. Ces avancées concrètes leur confèrent un minimum de pouvoir dans l'exécution de leur travail, que l'on réclamait depuis des années. Le but de toutes les mesures prises est de tendre vers une meilleure coordination

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Naar aanleiding van het overlijden van Iliaz Tahiraj, toezichter van de MIVB, wordt er verder werk gemaakt van de federale maatregelen ter versterking van de veiligheid op het Brussels openbaar vervoer.

*Sinds dat incident werkt het gewest nauw samen met de federale overheid om de coördinatie tussen de metropolitie, de lokale politie en de veiligheidsagenten van de MIVB te verbeteren.*

*Het gewest zal in het kader van de staatshervorming bevoegd worden op het vlak van veiligheidscoördinatie. Dat is een grote vooruitgang.*

entre la police du métro, la police zonale et les agents de sécurité de la STIB.

De plus, dans le cadre de la réforme fédérale, la Région devrait hériter d'une compétence plus large en matière de sécurité, notamment en termes de coordination au niveau de la Région.

Il s'agit donc d'avancées considérables. Concrètement, le 18 juillet, la Chambre a approuvé la proposition de loi qui vise à renforcer les compétences des agents de sécurité des sociétés de transports publics. La loi adaptée a été publiée au Moniteur belge le 5 septembre 2012.

Cette modification de la loi élargit les compétences des agents de sécurité des sociétés de transports publics pour leur permettre d'agir de manière plus efficace. Grâce à cette modification de loi, en cas de crime ou de délit de droit commun, ou si une personne a eu un comportement mettant gravement en danger la sécurité de tiers ou la sienne, la durée de la rétention passe de trente minutes à maximum deux heures, selon des conditions strictement définies par la loi.

En cas d'infraction à la réglementation en vigueur en matière de transports publics, les agents de sécurité peuvent exiger la carte d'identité du voyageur. Si la personne refuse de s'identifier, l'agent de sécurité peut retenir la personne durant 30 minutes en attendant l'arrivée de la police. On connaît donc plus facilement que par le passé l'identité des contrevenants.

Les agents de sécurité peuvent exercer leurs compétences dans les lieux décrits par la loi. Ceux-ci ont été étendus aux lieux accessibles ou non au public appartenant aux sociétés de transports publics, y compris les infrastructures de surface accessibles au public et les gares de tram et de bus que la société définit comme étant situées en surface. C'est ici aussi une énorme amélioration.

En cas d'accident, de crime ou de délit de droit commun ou encore en cas de comportement mettant gravement en danger la sécurité de tiers ou celle de l'intéressé, les agents de sécurité peuvent exercer leurs compétences sur la voie publique dans un périmètre de quinze mètres autour du véhicule de la société de transports en commun, en cas d'absence des services de police et en attendant l'arrivée de ces derniers.

*Op 18 juli heeft de Kamer het wetsvoorstel tot versterking van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten van de openbaarvervoermaatschappijen goedgekeurd.*

*Dankzij die wetswijziging zullen de veiligheidsagenten van de openbaarvervoermaatschappijen doeltreffender kunnen optreden. Zo zullen zij voortaan personen die een misdrijf plegen of de veiligheid van de reizigers in gevaar brengen, twee uur lang kunnen vasthouden in plaats van dertig minuten.*

*In geval van een overtreding mogen de veiligheidsagenten de identiteitskaart van de reiziger eisen. Als de persoon weigert om zich te identificeren, mag de veiligheidsagent de persoon hoogstens dertig minuten vasthouden in afwachting van de komst van de politiediensten.*

*De veiligheidsagenten kunnen hun bevoegdheden voortaan ook uitoefenen op de bovengrondse infrastructuur. Bij een verkeersongeval, misdrijf of gedrag dat de veiligheid van derden of van de betrokkene ernstig in gevaar brengt op de openbare weg, mogen de veiligheidsagenten optreden binnen een perimeter van vijftien meter rond het voertuig, wanneer de politiediensten niet aanwezig zijn en in afwachting van de komst van de politiediensten.*

*De registratie van de klachten is een bevoegdheid van het parket. Indien een veiligheidsagent een klacht indient in het kader van zijn functie, zal het parket in principe verwijzen naar preventiecode 41, die onder andere geldt voor slagen en weerspanning tegen een persoon bekleed met een openbare functie.*

*De nieuwe bevoegdheden zijn al van toepassing. De MIVB zal haar veiligheidsagenten echter eerst een opleiding geven vooraleer ze de nieuwe bevoegdheden mogen aanwenden. De eerste opleidingsfase is reeds achter de rug. Het doelpubliek was het omkaderend personeel; de opleiding duurde vier uur en werd gegeven door de bewakingsfirma G4S. De veiligheidsagenten kregen via een document alle informatie over hun nieuwe bevoegdheden.*

*De tweede fase vindt op dit ogenblik plaats en omvat een opleiding voor de veiligheidsagenten. Ook die opleiding wordt door G4S gegeven.*

*Alle veiligheidsagenten hebben dezelfde*

L'encodage des plaintes est une compétence du Parquet. En cas de plainte d'un agent de sécurité dans le cadre de ses fonctions, le Parquet se référera en principe au code de prévention 41, qui vaut notamment pour des coups portés à une personne exerçant une fonction publique et pour des cas rébellion envers des autorités ou personnes ayant un caractère public.

Cette extension des compétences actuelles est d'application.

La STIB a prévu les formations nécessaires à tous les agents de sécurité pour qu'ils puissent mettre ces nouvelles compétences en œuvre. La première phase de cette action - quatre heures d'information destinées au personnel d'encadrement, données par G4S, une société de surveillance agréée - est terminée. Les agents de sécurité ont été correctement informés des modifications de compétences à l'aide d'un document explicatif.

La deuxième phase de formation, en cours, consiste en un recyclage à l'attention des agents de sécurité et dispensé par la même société de surveillance.

Tous les agents de sécurité ont les mêmes prérogatives.

En septembre dernier, la STIB a lancé une campagne de communication diffusée dans la presse, par le biais d'un prospectus et via les nouveaux médias, afin d'informer ses collaborateurs et ses clients des nouvelles compétences de ses agents de sécurité.

Il est clair qu'un agent de sécurité de la STIB ne dispose pas des mêmes compétences qu'un agent de police, mais cela n'était pas non plus le but de cette modification de loi.

Il n'empêche que les agents de sécurité disposent à présent d'un minimum de moyens d'action et ont retrouvé une certaine fierté de leur profession. Autrefois, ils ont souvent été considérés comme des personnes incapables d'agir, alors qu'ils étaient précisément sur le terrain pour ce faire.

L'accord conclu avec le niveau fédéral nous a permis de franchir un énorme pas.

Concernant votre autre interpellation, relative aux caméras de surveillance, nous sommes enfin

*bevoegdheden.*

*De MIVB is in september een communicatiecampagne gestart via de pers, de nieuwe media en een leaflet, om zowel haar eigen medewerkers als haar klanten op de hoogte te brengen van de nieuwe bevoegdheden van de veiligheidsagenten.*

*Een veiligheidsagent van de MIVB heeft niet dezelfde bevoegdheden als een politieagent, maar dat was ook niet de bedoeling van de wetswijziging. Door hun nieuwe bevoegdheden kunnen de veiligheidsagenten voortaan met trots hun beroep uitoefenen en zullen ze niet langer als onbekwaam worden beschouwd. Dat is een enorme stap voorwaarts.*

*Ook met betrekking tot de bewakingscamera's is een akkoord bereikt. De beelden zullen tegen het einde van het jaar ter beschikking staan van de politiezones.*

*Om dat te kunnen verwezenlijken, moest de wet worden aangepast. Die wetswijziging is op 31 augustus 2012 in het Staatsblad verschenen. Nu moet er nog een overeenkomst met de politiezones worden opgesteld over het gebruik van de beelden .*

*De installatie van het informaticamateriaal bij de MIVB en in de politiecommissariaten zal 160.000 euro kosten. De overdracht van de beelden naar de politiezones wordt geraamd op 350.000 euro per jaar.*

*Over de concrete uitvoering van de maatregelen wordt nog onderhandeld.*

*De beelden in de stations zullen in real time beschikbaar zijn voor de betreffende politiezone, zonder voorafgaandelijke aanvraag of toestemming.*

*De federale overheid heeft het gewest hiervoor specifieke middelen toegekend.*

*De persconferentie van 27 september jongstleden was een initiatief van de federale overheid waarbij ook de minister-president en mijn kabinet werden betrokken. Ik ken de bronnen van de cijfers niet, maar ik kan u die later schriftelijk meedelen.*

*Er zijn snel concrete maatregelen genomen.*

parvenus à un accord. L'objectif est de mettre les images à la disposition des différentes zones de police avant la fin de l'année.

L'adaptation de la loi était nécessaire pour pouvoir mettre en continu des images à la disposition des différentes zones de police.

La loi a été publiée le 31 août 2012. Une convention et/ou des accords portant sur l'accès et l'utilisation des images devront être établis avec les différentes zones de police.

Dans ce cadre, le coût financier de l'installation du matériel informatique nécessaire à la STIB et dans les commissariats des zones de police est de 160.000 euros.

La transmission des images auprès des différentes zones de police représente un coût récurrent évalué à 350.000 euros par an.

Pour ce qui est de la mise en œuvre de ces mesures, elle est en cours de négociation. Le niveau fédéral et la Région se réunissent régulièrement pour élaborer les projets de sécurité décidés il y a quelques mois.

Les images des stations qui concernent une zone de police spécifique seront disponibles en temps réel et sans demande préalable ni autorisation.

J'espère que ces mesures pourront être mises en œuvre au plus vite, lorsque nous posséderons le matériel nécessaire. À cette fin, le niveau fédéral a transmis à la Région de Bruxelles-Capitale un fonds de financement pour la sécurité.

La conférence de presse du 27 septembre 2012 s'est tenue à l'initiative du niveau fédéral. Le ministre-président et mon cabinet y ont été associés. Je ne dispose ici ni des résultats concrets ni des sources des résultats annoncés lors de cette conférence de presse, mais si vous le souhaitez, je peux vous transmettre ces informations par écrit.

Des mesures concrètes ont rapidement été prises.

Nous n'avons pas encore pu effectuer les engagements de policiers que nous souhaitions car les procédures sont longues, mais la Région a financé les heures supplémentaires des policiers locaux qui sont venus renforcer la surveillance dans

*Wij zijn nog niet tot de indienstneming van extra politiepersoneel kunnen overgaan, omdat de procedures vrij lang zijn. Het gewest heeft wel al de overuren uitbetaald die de lokale politieagenten hebben gepresteerd om het toezicht in de metrostations en het openbaar vervoer te versterken. Ik zal u de cijfers schriftelijk meedelen.*

les stations de métro et les transports en commun.

Je vous fournirai tous les chiffres par écrit.

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

**M. Philippe Pivin.**- En ce qui concerne le dernier sujet, je ne m'attendais pas à ce que vous puissiez me répondre très précisément. Je prends acte du fait que votre cabinet a été associé et que vous n'étiez pas présente. J'attendrai que vous ayez à disposition les éléments complémentaires que vous évoquez avant d'interpeller le ministre-président.

En ce qui concerne le deuxième sujet, il est évident que vous devez encore vous procurer le matériel nécessaire : je vois mal comment tous les éléments pourraient être à votre disposition en temps réel et en continu à la fin de cette année si vous ne disposez pas encore de ce matériel.

Je retiens malgré tout - et cela m'inquiète quelque peu - que des coûts importants sont prévus. J'aimerais savoir vers qui nous allons nous tourner pour les assumer. Les zones de police éprouvent déjà des difficultés à payer les cautions qu'on leur réclame à la STIB pour la mise à disposition de cartes Mobib, à raison de cinq euros par carte. Dès lors, lorsqu'on annonce des coûts d'installation de 160.000 euros et de transmission d'images de 350.000 euros par an, je me dis que les zones de police risquent de s'affoler au vu de la facture.

J'aimerais donc que vous nous rassuriez à ce sujet, en nous disant précisément que ce ne sont pas les zones de police - et donc les communes - mais bien la Région et le niveau fédéral qui interviendront à ce sujet.

Je m'en tiendrai à cela car, concernant le premier sujet, vos réponses à mes différentes questions étaient très complètes.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.**- Comme je vous l'expliquais, le but est de financer ce matériel par le biais du Fonds pour la sécurité qui a été convenu entre le niveau fédéral et la Région. Cet élément est en cours de négociation.

Nous savons que 30 millions d'euros vont être

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

**De heer Philippe Pivin** *(in het Frans)*.- *Wat het laatste onderwerp betreft, zal ik wachten op de bijkomende informatie die u me belooft, alvorens de minister-president te interpellieren.*

*Wat het doorgeven van de camerabeelden betreft, zie ik niet in hoe alles tegen eind 2012 geregeld kan zijn, als u nu nog niet over het noodzakelijke materieel beschikt.*

*Ik onthoud vooral dat het allemaal erg duur zal zijn. Wie gaat dat betalen? De politiezones hebben nu al moeite om de waarborgen te betalen voor de Mobibkaarten die de MIVB hen ter beschikking stelt. Hoe kunnen ze dan 160.000 euro betalen voor de installatie van de informatica en nogmaals 350.000 euro per jaar voor het doorzenden van de beelden?*

*Kunt u ons geruststellen dat niet de politiezones (en dus de gemeenten), maar wel het gewest en de federale overheid die kosten zullen dragen?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister** *(in het Frans)*.- *Het materieel moet gefinancierd worden via het Veiligheidsfonds, dat het gewest en de federale overheid samen in het leven hebben geroepen. De onderhandelingen daarover zijn nog niet afgerond.*

débloqués pour le secteur de la sécurité à Bruxelles. Cette somme ne sera pas uniquement destinée aux transports en commun. Je veux que les subsides pour la transmission des images vers les zones de police proviennent également de ce fonds et qu'il n'incombe donc pas aux zones de police de la financer.

*- L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE FREMAULT**

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

**concernant "la sécurité des terminus des  
trams 3 et 7 au rond-point Churchill".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteure, excusée, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN**

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

**concernant "la mise en place effective de  
l'Agence régionale de stationnement".**

**M. le président.-** En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "le nouveau retard annoncé dans  
la mise en service du RER".**

*Er komt 30 miljoen euro vrij voor de veiligheid in Brussel. Dat geld is niet uitsluitend voor het openbaar vervoer bestemd. Het doorzenden van de camerabeelden zou door het Veiligheidsfonds moeten worden bekostigd worden en niet door de politiezones.*

*- Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT**

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

**betreffende "de veiligheid van de eindhaltes  
van tram 3 en 7 aan de Churchill-rotonde".**

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN**

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

**betreffende "de effectieve start van het  
gewestelijk parkeeragentschap".**

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "een aangekondigde nieuwe  
vertraging van het GEN".**



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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Dans le courant du mois de juillet 2012, Infrabel a annoncé un nouveau retard dans la mise en service effective du RER, qui n'aurait donc pas lieu avant 2019 ou 2022. C'est assurément un coup dur pour l'amélioration de la mobilité dans notre Région.

En effet, d'une part, le parc automobile ne cesse de croître et, d'autre part, les possibilités de réduire la pression automobile de façon significative grâce à un réseau performant de transports publics urbain et suburbain se perdent dans un océan d'indifférence, voire d'irresponsabilité de la part d'Infrabel.

Non seulement, le gouvernement n'a toujours pas résolu l'épineuse question du nombre de gares qui seront desservies par le futur RER, mais Infrabel persiste dans son manque réel d'intérêt pour un réseau de trains rapides autour de Bruxelles. Si je ne m'abuse, le ministre Benoît Cerexhe a même parlé d'un "réel manque d'ambition de la part d'Infrabel pour le RER". Qu'attend le gouvernement pour exiger d'Infrabel un engagement formel de mise en service du RER dans des délais raisonnables ?

Certes, certains recours introduits peuvent avoir une influence sur le déroulement des chantiers. Ne pourrait-on cependant, pour une question aussi fondamentale que la mobilité, recourir à des procédures écourtées afin de diminuer l'incidence sur le déroulement des chantiers ? Peut-être pourrait-on revoir l'ordre de priorité pour les différents chantiers et suspendre pour un temps certains d'entre eux, comme celui de Linkebeek.

Par ailleurs, une procédure intermédiaire ne pourrait-elle être envisagée, afin de faire circuler des trains sur des parcours réduits permettant d'utiliser les infrastructures existantes comme celles du Gerموir, de Watermael, du Vivier d'Oie, etc. ? En effet, ce RER ne servira pas qu'aux navetteurs, mais permettra également d'améliorer de manière significative la mobilité à l'intérieur de la Région bruxelloise.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il toujours pas déterminé avec Infrabel le nombre réel de gares qui seront desservies par le RER ?

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *In juli 2012 kondigde Infrabel aan dat de invoering van het gewestelijk expressnet (GEN) nog meer vertraging zou hebben dan verwacht en niet voor 2019 of zelfs 2022 moet worden verwacht. Dat is slecht nieuws voor de Brusselse mobiliteit.*

*Het aantal auto's blijft toenemen en er worden amper maatregelen genomen om de druk van het autoverkeer tegen te gaan door efficiënt openbaar vervoer uit te bouwen. De houding van Infrabel getuigt van onverschilligheid en een gebrek aan verantwoordelijkheid.*

*De regering heeft nog steeds niet bepaald hoeveel stations door het GEN zullen worden bediend. Infrabel heeft nauwelijks belangstelling voor het GEN. Waar wacht de regering nog op om van Infrabel te eisen dat het formeel belooft om het GEN binnen een redelijke termijn in te voeren?*

*Het klopt dat er beroepsprocedures zijn aangespannen die de ontwikkeling van het GEN in de weg staan. Ik pleit er echter voor om gebruik te maken van kortere procedures om de vertraging van de werkzaamheden te beperken. Misschien kan de planning van de werken wat worden gewijzigd.*

*Is het in afwachting van het GEN niet mogelijk om tenminste al een deel van het netwerk in werking te stellen? Het GEN zal niet enkel nuttig zijn voor pendelaars, maar ook voor de interne Brusselse mobiliteit.*

*Waarom heeft de regering nog steeds niet met Infrabel kunnen afspreken hoeveel stations door het GEN zullen worden bediend?*

*Werd de regering ingelicht over de vertraging inzake de invoering van het GEN?*

*Welke maatregelen heeft de regering genomen om in samenwerking met Infrabel de gevolgen van beroepsprocedures te beperken?*

*Is het mogelijk om een deel van het GEN reeds in werking te stellen?*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

Le gouvernement a-t-il été informé de ce retard dans la mise en service du RER ?

Quelles ont été les dispositions prises par le gouvernement, en concertation avec Infrabel, pour réduire l'incidence des recours introduits par des riverains ?

Ne serait-il pas possible d'organiser, à une échéance plus rapprochée, une exploitation partielle du réseau RER ?

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

#### *Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** Le peu d'enthousiasme que manifestent Infrabel et la SNCB à réellement exploiter le RER comme nous l'envisageons, nous Bruxellois, est inquiétant. Par contre, exploiter la quatrième voie semble beaucoup les intéresser et ce, certainement pas pour améliorer la mobilité bruxelloise.

Les lenteurs de ce dossier, même si j'entends qu'elles sont dues en partie aux recours divers, sont préoccupantes. C'est vrai, il y a des recours, mais tout semble avoir été fait pour que les gens aient la volonté de bloquer ce chantier. Il suffisait d'imposer des conditions qui le rendent inacceptable pour que des réactions légitimes se fassent entendre.

S'il est naturel que les gens se mobilisent pour maintenir la qualité de vie des quartiers, il est inquiétant qu'Infrabel et la SNCB brandissent le prétexte des recours pour exploiter les quatrième voies existantes et mieux faire passer les trains de voyageurs qui habitent loin de Bruxelles et qui viennent y travailler. Ce n'est absolument pas dans cet esprit que Bruxelles a fait cette concession sur son environnement. Nous l'envisageons comme un mal en échange d'un bien. Le bien étant une meilleure mobilité intrabrugeoise et moins de voitures à Bruxelles.

Dans quelle mesure et par quels mécanismes s'inquiète-t-on afin d'éviter ce phénomène qui nous

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het is verontrustend dat Infrabel en de NMBS amper belangstelling hebben voor het GEN. Daarentegen willen ze wel graag over vier sporen per lijn beschikken, en daarmee hebben ze zeker geen verbetering van de Brusselse mobiliteit voor ogen.*

*Ik begrijp dat de vertraging gedeeltelijk te wijten is aan allerlei beroepsprocedures, maar ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de NMBS en Infrabel het dossier moedwillig blokkeren: het volstaat met onaanvaardbare randvoorwaarden op de proppen te komen om protest uit te lokken.*

*Het is normaal dat mensen protesteren om de levenskwaliteit in hun buurt veilig te stellen, maar ik kan niet aanvaarden dat Infrabel en de NMBS beroepsprocedures als argument gebruiken tegen de invoering van het GEN, terwijl ze ondertussen handig gebruik maken van het uitgebreide aantal sporen om meer pendeltreinen te laten rijden. Het Brussels Gewest ging ermee akkoord het aantal sporen uit te breiden om de interne Brusselse mobiliteit te kunnen verbeteren en de autodruk te doen afnemen.*

*Welke maatregelen neemt u om te vermijden dat de uitbreiding van het aantal sporen vooral voor pendeltreinen dient? Dat zou in strijd zijn met de oorspronkelijke doelstellingen en nefast zijn voor onze leefomgeving.*

serait dommageable : l'utilisation de la quatrième voie pour les trains IC/IR de navetteurs ? Elle signifierait, pour notre Région, une perte des objectifs initiaux et une détérioration de notre environnement.

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

**Mme Cécile Jodogne.-** Mme Teitelbaum a, d'entrée de jeu, évoqué les dommages que les retards dans la mise en service du RER peuvent causer à la mobilité bruxelloise. Il est indispensable que le RER soit conçu, dès le départ, non seulement pour les navetteurs, mais aussi à part égale pour les Bruxellois.

Un accord, et surtout un engagement, sont nécessaires sur les stations RER qui seront créées ou confirmées à Bruxelles. MM. De Lille et Picqué ont fait de grandes déclarations au printemps, disant qu'il y avait enfin une demande claire auprès de la SNCB à ce sujet. J'ai par contre entendu il y a quelques mois au niveau d'Infrabel qu'il n'y avait toujours ni interlocuteur, ni demande forte.

J'espère être mal informée ! Même si ce problème venait à être réglé aujourd'hui, Bruxelles aurait au moins deux ans de retard sur la Flandre et la Wallonie. C'est hallucinant !

Si nous voulons que ce réseau soit utile aux Bruxellois, il faut aussi évoquer nos exigences en matière de fréquences. Elles doivent être maintenues, même en dehors des heures de pointe.

J'ai lu dans un article que l'on soupçonnait Bruxelles de freiner l'arrivée du RER par crainte de l'exode urbain. La réponse à cette affirmation se trouve dans le nombre de stations et dans les fréquences, pour que le RER soit aussi une alternative de transport dans Bruxelles.

Les principaux recours actuels ont été introduits en dehors de la Région bruxelloise. Nous n'avons sur eux aucune prise, mais n'oublions pas que plutôt que d'interpeller Infrabel, nous pouvons nous adresser au gouvernement fédéral, qui en a la tutelle. Activons les relais dont nous disposons pour faire pression sur le niveau fédéral, afin qu'il débloque les moyens pour Infrabel !

Certes, nous parlons des recours, mais j'ai encore lu

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

**Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).-** *Mevrouw Teitelbaum merkt terecht op dat de vertraging van het GEN enorme gevolgen heeft voor de mobiliteit in Brussel. Bovendien moet het GEN niet alleen worden ontworpen voor de pendelaars, maar ook voor de Brusselaars.*

*Er moet een akkoord komen over de GEN-stations in het gewest. De heer De Lille en de heer Picqué zeiden vorige lente trots dat ze daarover eindelijk duidelijke eisen hadden gesteld aan de NMBS. Ik heb echter van Infrabel gehoord dat ze nog altijd geen duidelijke gesprekspartner hebben en ook geen sterke eis hebben ontvangen. Ik hoop slecht geïnformeerd te zijn. Zelfs als het probleem vandaag wordt opgelost, zal Brussel minstens twee jaar vertraging hebben op Vlaanderen en Wallonië!*

*Als wij willen dat het GEN-netwerk de Brusselaars ten goede komt, moeten de frequenties worden behouden, zelfs buiten de spitsuren.*

*Brussel wordt er soms van verdacht om de komst van het GEN te vertragen uit vrees voor een versterking van de stadsvlucht. Welnu, de oplossing bestaat uit een verhoging van het aantal stations en van de frequenties, zodat het GEN een echt alternatief wordt voor het interne Brusselse verkeer.*

*Er zijn een aantal beroepen ingediend, maar die zijn afkomstig van buiten het Brussels Gewest. Wij hebben daar dus geen vat op. Wel moeten wij Infrabel onder druk blijven zetten, evenals de federale regering die middelen moet vrijmaken voor Infrabel.*

*Vandaag stond in de kranten te lezen dat de NMBS voor honderden miljoenen euro's investeringen zal schrappen. Het GEN moet evenwel een prioriteit blijven, eveneens in het kader van de financiering van de NMBS en Infrabel. Anders dreigen de werken nog meer vertraging op te lopen!*

ce matin que l'on supprimait des dizaines, voire des centaines de millions d'investissements à la SNCB. C'est à ce niveau que l'on réalise actuellement des économies. Or, le RER doit rester une priorité, y compris dans les financements de la SNCB et d'Infrabel. Sans argent, ils auraient beau jeu de dire qu'il faut encore retarder les travaux !  
Je pense qu'il faut vraiment insister sur ce point.

Enfin, Mme Teitelbaum a évoqué une exploitation partielle, sans attendre que tout le réseau soit achevé. La ligne Bruxelles-Hal, par exemple, sera prête fin 2015, avec l'achèvement des travaux du tunnel Schuman-Josaphat. Il ne faut pas attendre que tout soit terminé pour faire circuler le RER.

Autre exemple : la ligne 26 sera prête dans deux ans et il ne faut pas attendre que les lignes Ottignies-Bruxelles ou Nivelles-Bruxelles soient terminées pour exploiter cette ligne du réseau express régional.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tout le monde est d'accord au sein de la commission pour dire que Bruxelles a intérêt à voir le RER se réaliser, non seulement pour diminuer le trafic automobile qui vient de l'extérieur de la Région, mais aussi pour bénéficier aux Bruxellois, en complément aux transports organisés par la STIB.

De plus, à ceux qui affirment que le RER va faire fuir les derniers membres de la classe moyenne vers la périphérie, j'ai toujours répondu que nous avons besoin du RER pour rendre Bruxelles viable. Parallèlement, nous devons soigner les alentours des stations RER à l'intérieur de Bruxelles, pour montrer que Bruxelles est aussi une ville agréable à vivre que l'on ne doit pas fuir pour habiter ailleurs.

Je suis donc en faveur du RER parce qu'il présente un intérêt pour les Bruxellois eux-mêmes, mais également pour les navetteurs, qui pourront laisser leur voiture à domicile.

Le réseau ferroviaire relève du pouvoir fédéral. Il n'est donc pas possible au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de fixer lui-même des objectifs au groupe SNCB.

En ce qui concerne le RER, la convention du 4 avril

*Mevrouw Teitelbaum pleit ervoor om niet op de voltooiing van het volledige GEN-net te wachten, maar om zo snel mogelijk met een gedeeltelijke exploitatie te beginnen. Het is inderdaad zo dat de lijn Brussel-Halle eind 2015 in dienst kan worden genomen, en lijn 26 in 2014.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Iedereen is voorstander van de creatie van het GEN-net, niet enkel om de druk van het autoverkeer van buiten Brussel tegen te gaan, maar ook om de diensten van de MIVB verder aan te vullen. Zowel pendelaars als Brusselaars zullen er voordeel uit halen.**

*We mogen niet vrezen dat het GEN de laatste middenklassers zal weggagen uit de stad. We hebben het GEN-net nu eenmaal nodig om Brussel opnieuw leefbaar te maken. Verder is het ook belangrijk om de buurten rond de GEN-stations op te smukken om Brusselaars aan te zetten in Brussel te blijven wonen.*

*Aangezien het spoorwegnet een federale bevoegdheid is, kan het Brussels Gewest geen doelstellingen opleggen aan de NMBS.*

*Op 4 april 2003 werd beslist de algemene coördinatie toe te vertrouwen aan het Executief Comité van de Ministers van Transport en Mobiliteit (ECMM). Dat comité kon gedurende lange tijd niet samenkomen door het uitblijven van een federale regering, maar ondertussen vond er een vergadering plaats eind mei 2012. Daarin werd een tijdschema vastgelegd dat voor de voltooiing*

2003 prévoit une coordination générale par le Comité exécutif des ministres des Transports et de la Mobilité. Ce comité ne s'est longtemps pas réuni, en raison de l'absence de gouvernement fédéral. Il s'est à nouveau réuni au mois de mai dernier pour rappeler l'importance du projet du RER et pour définir un calendrier, en demandant une mise en place complète du RER en 2018 et une mise en service progressive du réseau dans l'intervalle.

S'il s'avère que le groupe SNCB ne reprend pas les investissements nécessaires à la mise en place du projet RER tel que cela a été demandé, il nous reviendra d'interroger le gouvernement fédéral.

Lors de cette réunion de mai dernier, MM. Wathelet et Magnette, ministres fédéraux, étaient présents, de même que les ministres régionaux bruxellois compétents, dont moi-même. Mme Crevits, pour la Région flamande, ainsi que M. Henry, pour la Région wallonne, étaient également présents. Nous avons tous souligné notre volonté de mettre ce projet en œuvre.

J'insiste sur le fait que nous ne devons pas attendre que la dernière voie soit installée pour que le RER se déploie : il sera mis progressivement en place, comme cela se fait déjà avec des trains en direction de la gare de Bruxelles-Ouest ou vers Simonis.

Nous devons nous montrer vigilants à l'égard des mesures d'économie prises au niveau fédéral. C'est la raison pour laquelle le gouvernement régional bruxellois doit, si nécessaire, interpeller le gouvernement fédéral.

Le projet de Plan d'investissement 2013-2025 est toujours en discussion entre le groupe SNCB et le gouvernement fédéral. Notre demande est conforme à nos engagements : nous demandons le respect des accords contenus dans la convention RER, ainsi que celui de la récente décision du Comité exécutif des ministres chargés des Transports publics et/ou de la Mobilité (CEMM).

À ce stade, nous avons transmis au gouvernement fédéral nos demandes dans le cadre du Plan d'investissement 2013-2025, dont les stations RER à créer. Nous attendons d'être officiellement consultés, même si nous ne sommes pas passifs, puisque nous posons régulièrement des questions au gouvernement fédéral. Ce dernier discute actuellement des finances de la SNCB et des

*van het volledige GEN-net 2018 vooropstelde, met een progressieve ingebruikname van het net in de periode die daaraan voorafgaat.*

*Indien de NMBS niet de nodige investeringen doet om dat doel te halen, zullen wij de federale overheid op de vingers moeten tikken.*

*Op de vergadering van eind mei waren de federale ministers Wathelet en Magnette aanwezig, de bevoegde Brusselse ministers (waaronder ikzelf), Vlaams minister Crevits en Waals minister Henry. Iedereen pleitte ervoor om het project van start te laten gaan.*

*We hoeven trouwens niet te wachten tot het laatste spoor is gelegd om het GEN-net te laten functioneren. Het zal geleidelijk aan in gebruik worden genomen. Dat is al het geval voor de treinen richting Simonis of Weststation.*

*We moeten de besparingen op federaal niveau in het oog houden. Daarover zal de Brusselse regering de federale regering moeten interpellieren indien nodig.*

*Over het investeringsplan 2013-2025 wordt nog volop onderhandeld tussen de NMBS en de federale regering. Wij vragen dat de akkoorden uit de GEN-overeenkomst worden gerespecteerd, alsook de laatste beslissing van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM).*

*We hebben de federale regering onze wensen inzake het investeringsplan 2013-2025 bezorgd. We wachten nu tot we officieel worden geconsulteerd. Momenteel bespreekt de federale regering de financiën van de MIVB en de nodige investeringen inzake veiligheid op het spoor.*

*(Rumoer)*

*Ondertussen worden sommige treinlijnen afgewerkt, onder andere in Anderlecht. Zodra die volledig af zijn, zullen we ze in gebruik nemen.*

*Verder wordt voor alle werkzaamheden aan spoorweginfrastructuur een effectenrapport opgesteld om de impact op de buurtbewoners zo beperkt mogelijk te houden. Er werden inderdaad een aantal beroepen ingediend, maar ik hoop dat ze de werken niet zullen vertragen.*

investissements à réaliser dans le domaine de la sécurité des trains.

*(Rumeurs)*

Dans l'intervalle, nous observons que des lignes de train sont en train d'être achevées, notamment à Anderlecht. Quand elles seront terminées, il nous faudra les utiliser.

Par ailleurs, chaque chantier ferroviaire a fait l'objet d'études d'incidences visant à minimiser les impacts pour les riverains, et donc également les recours. Des recours ont effectivement été introduits en Région de Bruxelles-Capitale et j'espère qu'ils ne seront pas de nature à retarder le déploiement du RER.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je tiens à vous dire que nous aimerions parfois vous voir plus combative au sein de ce gouvernement. Il ne suffit pas de dire, dans une déclaration gouvernementale, que vous êtes attentive à la question du développement durable, pour ensuite répondre, lorsque l'on vous pose une question à ce sujet, que vous comptez faire ceci ou vous diriger vers quelque chose si nécessaire, que vous êtes en discussion, dans l'attente d'une réponse, que vous avez transmis telle ou telle information...

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Ne basculez pas non plus dans la caricature ! Des négociations très sérieuses sont en cours. Je ne peux pas vous dire sur quel ton nous avons discuté, mais sachez que nous y avons passé du temps. Il ne me semble pas nécessaire d'expliquer tout cela en détail.

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Je suis tout à fait disposée à vous croire, mais selon ce que j'ai pu lire dans la presse - et j'ai encore fait des recherches avant de vous interpeller - vous ne vous faites pas entendre. J'ai pour habitude de dire que les intentions sont une bonne chose, mais lorsque la voix n'est pas portée haut et fort, les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Il faut se montrer persévérant, dire les choses avec hargne, ne pas se laisser faire dans ce dossier. Je ne dis pas que vous n'avez pas de volonté, mais les souhaits ne suffisent pas. Lorsque l'on entend ce

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De regering moet zich wat strijdbaarder tonen. We horen alleen maar dat u plannen maakt, overlegt, wacht op een antwoord...*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Niet overdrijven! Wij voeren heel serieuze onderhandelingen.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Volgens de pers laat u zich onvoldoende horen. Voor resultaten is er meer nodig dan goede bedoelingen. Wat we horen van de kant van Infrabel, baart ons zorgen. Het is tijd voor iets anders dan ronkende verklaringen.*

qu'il se passe du côté d'Infrabel, l'on ne peut qu'être qu'inquiet. Il faut avoir de l'ambition pour cette Région, et cela passe parfois par des revendications fortes.

Comme le soulignait Mme Jodogne, nous avons parfois envie d'entendre autre chose que des déclarations. J'ai repris ce que vous avez dit dans l'ordre et je ne dis pas que, lorsque vous êtes en négociation, vous ne vous faites pas entendre. Mais nous ne vous entendons pas, la presse non plus et nous ne voyons pas de résultats.

En définitive, je suggère que vous ayez recours à une méthode un peu plus musclée !

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "les études de faisabilité d'un  
métro nord-sud".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Votre collègue du gouvernement fédéral a annoncé, il y a plus d'un an déjà, que le Fonds Beliris avait dégagé un budget pour l'étude de faisabilité d'un axe de métro nord-sud. Par la suite, vous avez confirmé avoir retenu trois bureaux d'études pour la présentation d'un projet dont nous aurions dû avoir connaissance dans le courant de l'année 2012. Aujourd'hui, des informations circulent cependant sur un éventuel retard dans ce dossier.

Tout d'abord, on regrette le saucissonnage qui réduit l'étude à la partie nord allant jusqu'à Schaerbeek ou Evere et remet à une date indéterminée l'étude à mener sur la branche sud, allant de la gare de Bruxelles-Midi jusqu'à Uccle.

L'absence de coordination dans l'approche à adopter dans la réalisation d'un axe de métro performant vers le nord et le sud de la capitale est

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de haalbaarheidsstudies over een noord-zuidmetro".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Vorig jaar kondigde uw federale collega aan dat het Belirisakkoord middelen bevatte voor een haalbaarheidsstudie over een noord-zuidmetro. Sindsdien hebt u drie adviesbureaus gevraagd om een project uit te werken. U zei dat u ons de resultaten in de loop van 2012 zou voorleggen. Vandaag doen er geruchten over vertraging de ronde.*

*Wij betreuren dat het project is opgesplitst en de resultaten enkel voor het noordelijke gedeelte tot Schaarbeek en Evere klaar zijn, terwijl de studie over het zuidelijke gedeelte van Brussel-Zuid tot Ukkel is uitgesteld. Daardoor wordt een efficiënte verbinding tussen het zuiden en het noorden van Brussel op de lange baan geschoven.*

*De pers heeft onlangs gewag gemaakt van twee opties voor het noordelijke gedeelte: een eerste*

de nature à remettre à une échéance très lointaine l'existence de cet axe traversant le centre de la ville et assurant une liaison efficace entre la zone nord et la zone sud de notre Région.

La presse a fait état tout récemment d'un projet comportant deux options pour la branche nord : la première transite par la gare de Schaerbeek et la seconde relie plus directement la place Verboeckhoven à Evere. On peut s'étonner qu'il faille plusieurs mois d'études pour accoucher d'une proposition comportant deux options.

La surprise se fait encore plus grande quand on lit que la présentation de l'étude devrait avoir lieu en septembre 2014, soit dans deux ans. N'est-il pas possible, pour un axe relativement court, de finaliser une étude de faisabilité dans des délais moins longs ? Pourquoi rien n'a-t-il encore été décidé pour la branche sud ?

Quand disposera-t-on d'une étude de faisabilité de la branche nord du métro ? La date de septembre 2014 est-elle correcte ? Pourquoi ne pas accorder une plus grande priorité à ce projet ? Comment justifier que la branche nord de l'étude soit financée par le Fonds Beliris et que celle se rapportant à la branche sud soit traitée dans le futur contrat de gestion de la STIB ?

Ce métro est pour ainsi dire au point mort depuis que M. Hasquin a quitté le gouvernement il y a plus de dix ans. Le gouvernement bruxellois a-t-il de l'ambition pour ses transports en commun et pour la mobilité ? Avoir de l'ambition pour ces questions, c'est avoir de l'ambition pour son économie. Il faut prendre ses responsabilités.

#### *Dsicussion*

**Mme la présidente** La parole est à Mme Jodogne.

**Mme Cécile Jodogne.**- Nous avons déjà beaucoup débattu de cette question, mais je voudrais rappeler à tous que l'accord de gouvernement régional bruxellois de 2009 faisait de la création d'un métro nord-sud, et plus particulièrement de la branche nord, un projet ultra-prioritaire. En 2010, le Plan Iris 2 confirmait cette priorité et annonçait même triomphalement une mise en service en 2018.

Fin 2010, je vous ai interpellée au sujet de ce délai

*traject langs het station van Schaerbeek en een tweede traject dat voor een betere verbinding tussen het Verboeckhovenplein en Evere zorgt. Het verbaast ons dat het zoveel maanden heeft geduurd om een dergelijk voorstel uit te werken.*

*Het verbaast ons echter nog meer dat de studie pas binnen twee jaar, in september 2014, zal worden voorgesteld. Klopt die informatie? Is het niet mogelijk om de haalbaarheidsstudie sneller te voltooien?*

*Waarom wordt er geen grotere prioriteit aan dit metroproject gegeven? Hoe komt het dat de studie voor het noordelijke gedeelte door Beliris wordt gefinancierd en de studie voor het zuidelijke gedeelte opgenomen wordt in de toekomstige beheerovereenkomst van de MIVB?*

*De metrowerken liggen stil sinds de heer Hasquin tien jaar geleden de regering heeft verlaten. Investeren in vervoer en mobiliteit, betekent investeren in economie.*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Cécile Jodogne** *(in het Frans).*- *In het Brusselse regeerakkoord van 2009 was de creatie van een noord-zuid-metrolijn en in het bijzonder van de noordelijke tak een grote prioriteit. Het Iris 2-plan bevestigde die prioriteit in 2010 en stelde voor de opening van de lijn de deadline van 2018 voorop.*

*Dat leek mij erg kort om een dergelijk project helemaal rond te krijgen en u erkende eind 2010*



fort court. Réaliser les études préalables, effectuer les travaux et lancer la mise en service en si peu de temps me semblait irréalisable. Vous aviez alors reconnu qu'effectivement, vous l'espérez plutôt pour fin 2020, soit deux ans plus tard, alors que six mois à peine séparaient les deux interventions !

Un premier comité d'accompagnement devait avoir lieu au printemps 2011. Lors d'une interpellation en juillet de cette année, vous nous avez confirmé qu'un comité d'accompagnement se tiendrait en septembre 2012, soit avec un an de retard. Quelle ne fut dès lors pas ma surprise, en septembre 2012, de lire dans la presse les propos de M. Picqué et Mme Onkelinx - à nouveau Mme Grouwels, vous avez l'air d'être tenue à l'écart - annonçant la fin de l'étude. La concomitance avec les élections communales était pour le moins suspecte, d'autant plus que cette étude, annoncée comme terminée, a été rendue publique sans que vous soyez au courant et sans que le comité d'accompagnement se soit réuni !

Or, à chaque interpellation, vous aviez confirmé votre volonté de voir ce comité se réunir et inviter ses différents membres, notamment les représentants des communes concernées. Je puis vous assurer que nous n'avons encore aucune information sur un quelconque comité d'accompagnement, ni même sur le contenu de l'étude. Un courrier vous a pourtant été adressé par le bourgmestre de la commune dont j'ai le plaisir de pouvoir continuer à m'occuper.

Dans ces circonstances, on finit par se demander qui est aux commandes !

Dans un tweet, que vous avez posté en réaction à la conférence de presse de Mme Onkelinx et M. Picqué, vous avez déclaré que l'achèvement de l'étude était une bonne nouvelle et que la phase de préparation de deux ans pourrait enfin commencer. Vous avez annoncé, par ailleurs, que vous seriez heureuse que la première pierre soit posée en 2020. Imaginez ma stupéfaction !

Je me souviens qu'en 2010, j'avais moi-même estimé que ce serait en 2024. Et je ne suis pas certaine que nous y arriverons.

Peut-on mettre les bouchées doubles pour que les études avancent ? Il faudra encore deux ans pour cette nouvelle étude, certes un peu plus compliquée

*dat u eerder mikte op eind 2020.*

*In de lente van 2011 moest het begeleidingscomité voor de eerste keer vergaderen. Dat werd echter uitgesteld tot september 2012. Vreemd genoeg meldden de heer Picqué en mevrouw Onkelinx in september al dat de studie afgerond was. Het lijkt mij vreemd dat dit allemaal gebeurd is zonder bijeenkomst van het begeleidingscomité en zonder dat u op de hoogte werd gebracht!*

*U hebt al die tijd gezegd dat u het begeleidingscomité bijeen wilde brengen om met alle partners te spreken en in het bijzonder met de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten. De gemeente Schaarbeek heeft alvast niets gehoord over een begeleidingscomité of over de inhoud van de studie.*

*Wie staat hier eigenlijk aan het roer?*

*U reageerde via twitter op de persconferentie van mevrouw Onkelinx en de heer Picqué: u zei dat de afronding van de studie goed nieuws is en dat de voorbereidende fase van twee jaar kon starten. U zei ook dat u gelukkig zou zijn als de eerste steen er lag in 2020!*

*In 2010 schatte ik dat we het einde van de werken pas tegen 2024 konden verwachten maar ik ben zelfs niet zeker dat u die deadline haalt.*

*De nieuwe studie zal minstens twee jaar in beslag nemen. Misschien kunnen we wat geld investeren om ervoor te zorgen dat de studie sneller kan afgewerkt worden. Die investering zullen we vele malen terugverdienen als de metro een of twee jaar vroeger rijdt.*

*Zullen minister Grouwels en de gewestregering druk uitoefenen om ervoor te zorgen dat er schot in de zaak komt?*

que celle qui vient de se terminer, puisqu'elle comprend des analyses géologiques pour déterminer le tracé et les arrêts.

L'argent que l'on pourrait consacrer à mettre plus de pression sur l'étude serait rattrapé des centaines de fois par le bénéfice de ce métro, qui pourrait arriver un an ou deux plus tôt que ce que l'on nous annonce maintenant, avec une première pierre posée en 2020 et une exploitation programmée au mieux en 2024-2025 !

Je rejoins ce qui vient d'être dit. Mme Grouwels et le gouvernement régional vont-ils protester et mettre la pression, y compris publiquement, pour que les choses bougent ?

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

**Mme Béatrice Fraiteur.-** Dans sa déclaration de 2009, le gouvernement nous affirmait que son objectif était d'atteindre une réduction de 20% de la circulation. Dans sa récente déclaration de politique générale, le ministre-président a précisé que l'on n'atteindrait pas cet objectif si le projet de métro n'avancait pas.

Pourquoi ce projet a-t-il pris du retard ? Il a été question de procéder à une étude socio-économique, qui a, évidemment, retardé le projet. Le véritable test est la note d'orientation soumise au gouvernement. Quand va-t-on savoir ce qu'elle contient ? Quand sera-t-elle communiquée ? Cela indiquera si le gouvernement a l'intention d'avancer dans ce dossier.

La réalisation de l'extension du métro nécessite obligatoirement celle d'autres travaux : le tronçon reliant la gare de Bruxelles-Nord à Haren et celui reliant la station Anneessens à la gare de Bruxelles-Midi. Ce sont de gros chantiers, qui devraient débiter le plus vite possible pour permettre d'avancer concrètement dans ce projet.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).-** Dans les dossiers relatifs aux travaux publics, il faut se montrer très prudent quant aux dates. Les dossiers ne progressent pas toujours aussi rapidement que prévu.

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

**Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).-** In de beleidsverklaring van 2009 bevestigde de regering haar doelstelling om het verkeer met 20% te verminderen. De minister-president wees er onlangs nog op dat zulks onmogelijk is zonder een nieuw metroproject.

*De vertraging is te wijten aan de toevoeging van een sociaaleconomische studie. De echte test wordt de oriëntatienota die onlangs aan de regering werd voorgelegd. Wanneer zullen we de inhoud van die nota kennen? Daaruit zal immers blijken of de regering er vaart wil achter zetten.*

*Voor een uitbreiding van de metro zijn ook andere werken nodig, bijvoorbeeld aan de lijnen tussen Brussel-Noord en Haren en tussen Anneessens en Brussel-Zuid. Dat zijn grote werken die zo spoedig mogelijk van start moeten gaan.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** In dossiers inzake openbare werken moet men voorzichtig omspringen met data. De dingen vorderen niet altijd zo snel als gepland. Ik kan u alleen maar inlichten over de timing zoals die nu

*(poursuivant en français)*

Un marché d'études financé par Beliris est en cours pour examiner l'opportunité et la faisabilité du renforcement du réseau de transport public sur l'axe nord-sud. L'étude est composée d'une tranche ferme et de plusieurs tranches conditionnelles, dont voici le calendrier.

Tout d'abord, une étude abordera l'opportunité socio-économique et stratégique du projet. Elle sera financée par la tranche ferme et prendra 18 à 24 mois.

S'ensuivra une étude de faisabilité technique, géotechnique, socio-économique, financière et urbanistique, ainsi que d'établissement des variantes, d'évaluation multicritères et d'établissement du plan directeur. Elle s'étendra sur une période de neuf à douze mois.

Le dossier de demande de certificats d'urbanisme et d'environnement prendra neuf mois. Ce délai ne comprend pas l'instruction de la demande de certificat par l'administration régionale.

L'avant-projet détaillé prendra six mois et le permis d'urbanisme et d'environnement trois mois, sans compter l'instruction de la demande de certificat par l'administration régionale. L'instruction des projets et dossiers de mise en adjudication des travaux prendra au moins onze mois.

Le calendrier de réalisation des travaux dépendra de la méthode d'exécution retenue. Je peux donc difficilement vous donner un agenda exact.

L'étude d'opportunité analyse l'extension du métro vers le nord et vers le sud. Cette étude est finalisée et ses conclusions vont être présentées au gouvernement dans les prochaines semaines, afin de pouvoir entamer les tranches conditionnelles suivantes. Il est prévu d'entamer l'étude de faisabilité au début de l'année prochaine, afin de disposer des résultats de cette deuxième tranche à la fin de 2013.

La Région interrogera Beliris concernant les avancées du comité d'accompagnement. J'espère qu'une réunion d'information avec ce comité aura lieu avant la fin de l'année. Par ailleurs, le gouvernement régional devrait être informé des résultats de l'étude qui vient de s'achever.

vastgelegd is.

*(verder in het Frans)*

*De door Beliris gefinancierde studie over de opportuniteit en de haalbaarheid van een versterking van het openbaar vervoer op de noord-zuidas omvat een vast gedeelte en meerdere voorwaardelijke gedeelten.*

*Het vaste gedeelte omvat een sociaaleconomische en strategische opportuniteitsstudie die 18 tot 24 maanden zal vergen.*

*Nadien zal een technische, financiële en stedenbouwkundige haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd, met varianten, een multicriteria-evaluatie en een richtplan. Die studie zal 9 tot 12 maanden duren.*

*Het opstellen van de aanvraagdossiers voor de stedenbouwkundige en milieuvergunningen zal 9 maanden in beslag nemen. Daarbij moet nog de behandeling van de vergunningsaanvragen door de gewestelijke administratie worden geteld.*

*Het gedetailleerde voorontwerp zal 6 maanden in beslag nemen en de dossiers voor de aanbesteding van de werken minstens 11 maanden.*

*De planning van de werken zal afhangen van de uitvoeringsmethode.*

*De opportuniteitsstudie analyseert de uitbreiding van de metro naar het noorden en het zuiden. De resultaten zullen in de komende weken aan de regering worden meegedeeld. Begin volgend jaar zal de haalbaarheidsstudie van start gaan. Wij zouden tegen eind 2013 over de resultaten moeten beschikken.*

*Uit de opportuniteitsstudie blijkt de opportuniteit van een metro (zelfs van een automatische metro) op één enkel tracé, dat overeenkomt met het tracé van de huidige tramlijn 55. De haalbaarheids- en uitvoeringsstudies hebben inderdaad enkel betrekking op een uitbreiding naar het noorden.*

*Aangezien de regering zich de komende weken zal uitspreken, is het onmogelijk om de studieprocedure te versnellen. De studies worden gefinancierd door Beliris. De besprekingen over de financiering van het project zelf zijn nog aan de*

Les conclusions de l'étude d'opportunité de la tranche 1 mettent en évidence l'opportunité de réaliser un métro - voire un métro automatique - sur un seul tracé, correspondant globalement au tracé actuel du tram 55. Les études de faisabilité et de réalisation ne concernent effectivement que l'extension du réseau vers le nord.

Les études et décisions relatives à ce projet suivent leur cours. Dans la mesure où le gouvernement se prononcera dans les prochaines semaines, il n'y a pas de possibilité d'accélérer le processus d'études. Celles-ci sont financées par Beliris et des discussions sont encore en cours dans le cadre du futur contrat de gestion de la STIB au sujet du financement du projet lui-même. Il se fera via Beliris ou par un autre biais.

L'étude d'opportunité a analysé le potentiel du prolongement vers le sud à plus long terme. L'étude de faisabilité pour cette extension sera prévue dans un second temps. Les projets d'infrastructures en transport public nécessitent des budgets importants, qui doivent être priorisés. Dans la mesure où les budgets pour la réalisation du métro nord ne sont pas encore dégagés, il est prématuré de prévoir à court terme l'extension vers le sud.

Néanmoins, des études seront lancées dans le cadre du prochain contrat de gestion de la STIB.

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** Merci pour vos réponses. Je comprends que ce n'est pas toujours facile pour vous au sein de ce gouvernement ! Pendant que vous répondiez, je relisais la réponse que vous avez donnée devant cette commission le 15 décembre 2010. Deux ans plus tard, il serait bon que vous ayez mis votre réponse à jour ou que vous ayez obtenu des informations récentes !

Vous dites que le gouvernement attend les résultats de la première phase de l'étude, alors que la presse en dispose depuis le 11 septembre 2012. N'y a-t-il pas moyen d'être un peu plus dynamique ? On nous a parlé encore et encore du Plan régional de développement durable (PRDD) et de l'importance de la mobilité. Maintenant, il faut avancer de manière plus réaliste !

Je ne vais pas reprendre tous les éléments que vous

*gang in het kader van de toekomstige beheerovereenkomst van de MIVB. Die financiering zal via Beliris of op een andere manier gebeuren.*

*De opportuniteitsstudie heeft het potentieel van een verlenging naar het zuiden op langere termijn geanalyseerd. Nadien zal een haalbaarheidsstudie voor die uitbreiding worden gepland.*

*Infrastructuurprojecten inzake openbaar vervoer vereisen aanzienlijke budgetten. Wij moeten dus prioriteiten stellen. Aangezien de budgetten voor de realisatie van de noordelijke metro nog niet zijn vrijgemaakt, is een uitbreiding naar het zuiden op korte termijn voorbarig. De studies voor de zuidelijke metro zullen wel in het kader van de volgende beheerovereenkomst worden gestart.*

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *Het is voor u niet gemakkelijk in deze regering, maar terwijl u antwoordde hoorde ik hetzelfde antwoord als twee jaar geleden. In die periode kon u toch wel nieuwe informatie bekomen!*

*U zegt dat u wacht op de resultaten van de eerste fase, terwijl de pers die al in haar bezit heeft sinds september 2010. Is het niet mogelijk dynamischer te zijn? We moeten op een realistischere manier vooruitgang boeken!*

*Ik ga niet alle elementen uit uw antwoord hernemen, maar ik vind dat ons gewest beter verdient. We praten al jaren over die metroverbinding, en de studies duren nu al zes jaar. Tijdens de vorige legislatuur is er niets veranderd, en nu we willen vooruitgaan, lukt het niet.*

avez cités dans votre énumération. Les études durent depuis six ans. Je pense que cette Région mérite mieux. Cela fait des années que l'on parle de cet axe de métro et, depuis M. Hasquin, on n'a plus avancé. Sous la législature précédente, ce gouvernement n'a pas bougé. Maintenant, il dit qu'il veut le faire, mais cela n'avance pas.

Il faut mettre des vitamines dans les ambitions que l'on a pour cette Région. On ne peut pas parler de diminution de la pression automobile et d'une meilleure intermodalité, ni demander aux Bruxellois d'utiliser les transports en commun ou espérer que cette ville soit plus fluide si on ne fait pas ce qu'il faut et si on ne le fait pas plus rapidement, avec plus d'énergie et un calendrier plus serré.

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON**

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

**concernant "la rénovation des stations  
Bourse et Anneessens".**

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

**Mme Danielle Caron.**- J'ai appris que la STIB avait décidé de rénover les stations de prémétro Bourse et Anneessens dès ce mois de septembre. Cela a été annoncé dans la presse en août.

La station Bourse possède 23 accès différents, ce qui la rend difficile à sécuriser. Elle ne propose plus de commerces depuis un certain temps. Il n'y subsiste que le musée Scientastic. La nouvelle station devrait être reconvertie en lieu de commerces sur plus ou moins 1.500 mètres carrés au total.

D'après M. de Fabribeckers, directeur du département Parcours client à la STIB, "l'idée est de valoriser le parcours des clients au sein de nos infrastructures et de diversifier les temps d'attente".

*We kunnen niet vragen aan de Brusselaars om minder gebruik te maken van de auto en meer van het openbaar vervoer, als wij als politici niet doen wat we moeten doen. Het is tijd dat we daarvoor opnieuw de nodige energie opbrengen en met een strakker tijdschema werken.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

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

**betreffende "de renovatie van de stations  
Beurs en Anneessens".**

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *In augustus kondigde de MIVB aan dat ze vanaf september 2012 de metrostations Beurs en Anneessens zou renoveren.*

*Het station Beurs telt zo'n 23 toegangen, wat het moeilijker maakt om het te beveiligen. Momenteel zijn er geen handelszaken meer, enkel nog het museum Scientastic. Het gerenoveerde station zal opnieuw over zo'n 1.500 m<sup>2</sup> handelsruimte beschikken. Het doel is de wachttijd van de reizigers aangenamer te maken door ze de kans te geven een brood te kopen of even bij de apotheek langs te gaan voor ze huiswaarts keren.*

*Waarom gebeurde deze vernieuwing niet eerder? Enkele jaren geleden klaagde de directeur van het*

On pourra donc faire de petits achats, trouver une pharmacie ou acheter du pain avant de rentrer chez soi.

Comment se fait-il que la STIB ne soit pas parvenue plus rapidement à réaliser un tel espace commercial ? Il y a quelques années déjà, le directeur du musée se plaignait de la fréquentation, de la longueur des couloirs, du fait qu'il n'y avait qu'un quai, qu'il y avait beaucoup de sorties et d'entrées, et du fait que la station n'était pas suffisamment sécurisée. Il pointait l'absence de volonté d'agir.

Est-il possible de réaliser un tel espace commercial maintenant, alors que la STIB n'y était jamais parvenue auparavant ? Force est de constater que la station ne comporte plus aucun commerce et que la sécurité des lieux est difficile à assurer, autant pour les usagers que pour les commerçants.

Le directeur de la STIB a également annoncé que ces travaux s'effectueraient essentiellement au bénéfice des usagers quotidiens, mais aussi des touristes. Qu'en est-il du musée Scientastic, qui me semble être un musée pédagogique intéressant ? Il n'existait pas de moratoire et le directeur avait été prié de déménager. Qu'en est-il actuellement ? Les travaux ont-ils déjà commencé ? A-t-on procédé à une étude sur l'implantation de commerces ?

Dans certaines villes, les commerces se trouvent à l'intérieur des stations de métro plutôt qu'à l'extérieur par rapport au lieu de paiement. Cela permet aux usagers d'encore acheter quelque chose alors qu'ils attendent sur le quai, plutôt qu'une fois entrés dans la station elle-même. Cela permet également d'améliorer la sécurité sur les quais, ce que ne permettent pas des magasins situés à l'extérieur par rapport aux portiques de paiement. Avez-vous étudié cette possibilité ?

#### *Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Depuis 2002, la STIB a mis en place une politique de revalorisation du parcours du client, notamment au sein des stations de métro et de prémétro.

Elle s'est traduite notamment par la mise sur pied,

*museum reeds dat de gangen te lang waren, dat er maar een perron was en dat de vele ingangen het station niet erg veilig maakte. Er werd daar niet op gereageerd.*

*Waarom is zo'n handelsruimte nu plots wel mogelijk? Zal die voldoende veilig zijn?*

*De directeur van de MIVB liet tevens weten dat niet enkel de dagelijkse reizigers, maar ook toeristen zullen kunnen genieten van de renovatie. Wat zal er gebeuren met het museum? De directeur werd verzocht te verhuizen.*

*Zijn de werken al van start gegaan? Werd er een studie gevoerd naar de vestiging van de handelszaken?*

*In sommige steden bevinden de handelszaken zich om veiligheidsredenen achter de betalende toegangspoortjes. Hebt u deze mogelijkheid bestudeerd?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Sinds 2002 streeft de MIVB ernaar om de metrostations voor de reizigers interessanter te maken.

*Daarvoor richtte ze in 2005 de Metro Store*

en 2005, d'une équipe spécifique composée de professionnels et dénommée Metro store company. Cette équipe a pour mission d'assurer le développement commercial au sein des infrastructures de la STIB. Le but est de professionnaliser la démarche de mise en valeur de ce patrimoine au profit des voyageurs.

Pour rappel, les raisons qui ont poussé la STIB à développer les surfaces commerciales sont :

- apporter une valeur ajoutée aux temps d'attentes inhérents au transport public ;
- faire des stations des lieux de vie ;
- apporter de la convivialité aux lieux ;
- garantir, par cette activité, une présence humaine qui permet un certain contrôle social ;
- contribuer au développement de l'emploi ;
- pérenniser une source de revenus ;
- simplifier la vie des usagers.

On s'aperçoit que la demande concernant les mètres carrés commerciaux disponibles dans l'infrastructure du métro est croissante, et ceci grâce à l'augmentation du niveau de chalandise que les stations de métro peuvent garantir. La STIB n'est pas en mesure de répondre à l'ensemble des demandes qui lui arrivent pour développer les activités commerciales au sein de son infrastructure. Cette activité commerciale répond donc à un réel besoin des usagers.

La rénovation de la station Bourse, située au centre-ville et fréquentée également par les touristes, lui donnera un souffle nouveau. La STIB souhaite y intégrer un mélange équilibré de commerces et une antenne touristique.

Le musée Scientastic a quitté les lieux, après avoir été prévenu longtemps à l'avance. J'ignore s'il a trouvé un autre lieu d'implantation. L'idée n'est de toute façon pas qu'il revienne à la station Bourse.

En ce qui concerne la station Anneessens, nous constatons qu'un nombre important de sans-abri se trouvent dans les stations de la STIB. Différentes initiatives ont déjà été prises pour aider ces

*Company op, dat de commerciële activiteiten binnen de infrastructuur van de MIVB moet ontwikkelen en professionaliseren.*

*De MIVB ontwikkelt deze commerciële activiteiten om:*

- *een meerwaarde te bieden tijdens de wachttijden;*
- *de stations gezelliger te maken;*
- *meer menselijke aanwezigheid te verzekeren en daardoor meer sociale controle;*
- *werkgelegenheid te creëren;*
- *een extra bron van inkomsten te hebben;*
- *het leven van de reizigers te vereenvoudigen.*

*Er is steeds meer vraag naar de winkelruimten in de metrostations en de MIVB kan niet op alle voorstellen ingaan. Hieruit blijkt wel dat de winkels beantwoorden aan een reële behoefte.*

*De renovatie van het station Beurs moet dit station een nieuwe adem geven. De MIVB wil er naast winkels ook een toeristisch gedeelte onderbrengen.*

*Het museum Scientastic is inderdaad vertrokken. Of het een andere locatie gevonden heeft, weet ik niet, maar het is alleszins niet de bedoeling dat het terugkeert naar het station Beurs.*

*Er bevinden zich heel wat daklozen in de stations van de MIVB. We willen nu de verschillende initiatieven voor deze mensen beter coördineren door in het drukbezocht station Anneessens een plaats te creëren waar zij gemakkelijk in contact kunnen komen met de verenigingen die op dit vlak actief zijn.*

*Hiervoor wordt een lokaal ingericht van 180 m<sup>2</sup>, dat beheerd zal worden door vzw's die gespecialiseerd zijn in hygiëne, gezondheidszorg, alfabetisering of tewerkstelling. Er komen twee vergaderzalen waar de omwonenden van het station kunnen samenkomen en nadenken over manieren om het leven in de omliggende wijken te verbeteren. Wat er niet komt, is een verblijfplaats voor de daklozen.*

*We kunnen de daklozen niet verplichten om op dit*

personnes à sortir de leur situation précaire. Aujourd'hui, nous avons la volonté de faire en sorte que ces projets s'accordent mieux et nous souhaitons créer un lieu où ces personnes puissent être facilement en contact avec les associations en charge de cette problématique.

La station ne sera pas aménagée pour ces personnes, mais une antenne d'accueil sera organisée avec l'aide des asbl, afin de répondre à leurs besoins élémentaires, de les aider à sortir de leur isolement et de s'intégrer à nouveau dans la société.

Un local de 180 mètres carrés sera aménagé dans cette station et sera considéré comme une antenne d'accueil. Il sera géré par des asbl spécialisées dans les domaines de l'hygiène, de la médecine, de l'alphabétisation et de la remise à l'emploi. Cette antenne d'accueil sera également pourvue de deux salles de réunion, permettant aux riverains de la station de se rassembler et de réfléchir ensemble à la manière d'améliorer la vie urbaine dans les quartiers avoisinants. Il n'y aura donc pas, dans ces aménagements, de lieux permettant une sédentarisation du public en errance.

Nous ne pouvons pas obliger les sans-abri à répondre à l'invitation des asbl, mais nous sommes convaincus qu'une approche humaine, orientée vers leurs besoins élémentaires et leur intégration sociale est une première étape. Cette approche est aussi notre plus grande garantie de ne pas laisser la station se transformer en ghetto.

Dans ma vision, comme dans celle de la STIB, ces aménagements de la station Bourse, porte d'entrée dans le cœur historique de Bruxelles, et de la station Anneessens, projet social ou sociétal, sont indissociables. Les sans-abri qui se réfugiaient à la station Bourse doivent en effet impérativement être accueillis ailleurs et nous ne pouvons nous contenter de les chasser. C'est la raison pour laquelle la station Anneessens servira d'antenne d'accueil.

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

**Mme Danielle Caron.**- Je remercie la ministre pour sa réponse, mais elle n'a pas répondu à ma question. Pourquoi avoir attendu si longtemps ? Ces stations ont plus de 40 ans. Vous dites que

*aanbod in te gaan, maar een menselijke benadering, gericht op hun behoeften en hun sociale integratie, is een eerste stap. Zo voorkomen we ook dat het station een getto wordt.*

*De herinrichting van de stations Beurs, toegangspoort tot het historische hart van Brussel, en Anneessens, een sociaal project, zijn voor mij en de MIVB onlosmakelijk verbonden. We kunnen de daklozen uit het station Beurs niet zomaar weggagen, maar moeten hen elders opvangen.*

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

**Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).**- *U hebt niet al mijn vragen beantwoord. Als er werkelijk een vraag bestaat naar handelszaken en naar meer menselijke aanwezigheid voor sociale controle,*



l'installation de commerces répond à un réel besoin des usagers, mais pourquoi ne pas en avoir installé plus tôt ? Pourquoi avoir laissé cette station Bourse dans un état si déplorable ?

Je me réjouis que ce projet puisse répondre à un besoin, mais il y a déjà tellement de commerces dans ce quartier que je m'interroge sur son utilité. Ne vaudrait-il pas mieux favoriser la mixité ?

C'est positif d'avoir une présence humaine, de créer de l'emploi et de rapporter des revenus à la STIB. Pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt ? Je suppose que des personnes cherchent des endroits pour ouvrir leur commerce.

Vous avez repris les propos que j'avais lus dans la presse sur la valorisation du temps d'attente. Lorsque vous avez dépassé les portiques de paiement ou de contrôle, vous devez cependant attendre sur le quai que votre préméto ou votre méto arrive. Alors, comment occuper les gens qui sont sur le quai ?

Dans d'autres villes, on trouve des magasins et des librairies pratiquement sur le quai. Cela permet d'avoir une présence tard le soir, mais aussi de valoriser ce fameux temps d'attente. Ce n'est pas le cas ici.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Tout d'abord, je tiens à dire que la fréquence des passages des métros et trams est de plus en plus importante. Le temps d'attente sur le quai à proprement parler n'est donc pas énorme. Et puis, vous avez toujours la possibilité d'y lire votre journal...

Vous me demandez surtout pourquoi nous n'avons pas mis cela en place plus tôt. J'en profite pour répondre aux très nombreuses questions que l'on m'a posées aujourd'hui, me demandant pourquoi je n'agis pas plus vite.

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

Sachez qu'il y a énormément de choses qui sont actuellement en cours de réalisation. Lorsque nous nous examinerons le budget 2013, nous aurons l'occasion de vous proposer une liste des projets

*waarom werd er zo lang gewacht? Die stations zijn meer dan veertig jaar lang onaangeroerd gebleven.*

*Het stelt mij tevreden dat dit project bepaalde behoeften kan bevredigen, maar er zijn al zodanig veel handelszaken in de stad dat ik mij toch vragen stel over hun nut.*

*Hoe wilt u de wachttijd aangenamer maken voor mensen die zich op het perron, achter de toegangspoortjes, bevinden?*

*In andere steden bevinden de winkels zich op het perron zelf. Zo is er ook daar tot laat 's avonds menselijke aanwezigheid. Dat zal hier niet het geval zijn.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De frequentie van metro's en trams neemt toe, waardoor de wachttijd op de perrons daalt.*

*U vraagt mij waarom ik dit niet eerder gedaan heb, zoals veel mensen mij vandaag vragen waarom ik niet sneller werk.*

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

*We werken momenteel aan de verwezenlijking van een groot aantal projecten. Dat zal ook blijken uit de begroting 2013.*

*We kunnen niet alles tegelijk doen. Overigens gaat al een kwart van de gewestbegroting naar openbaar vervoer en openbare werken.*

*De MIVB had de projecten voor Beurs en*

que nous élaborons actuellement, des budgets qu'ils représentent et de leur coût passé ou à venir.

Nous ne pouvons pas agir sur tous les fronts à la fois et nous dépensons énormément d'argent - à peu près un quart du budget de la Région de Bruxelles-Capitale - en transports en commun et en travaux publics.

Les projets relatifs aux stations de métro Bourse et Anneessens étaient prévus plus tard dans l'agenda de la STIB. Toutefois, étant donné qu'il s'agit de stations situées dans le centre-ville, la ville de Bruxelles ainsi que tous les gens conscients de l'importance de celles-ci, ont manifesté leur mécontentement face à une situation qui ne pouvait plus durer. Ce sont des lieux de passage incontournables pour les touristes comme pour les Bruxellois. Ces stations ne pouvaient donc plus demeurer dans un état aussi déplorable.

C'est la raison pour laquelle j'ai avancé les travaux de rénovation de ces stations dans le calendrier de la STIB. Ils nécessiteront une réorientation importante des budgets et je suppose que vous me demanderez au détriment de quels projets ils se réalisent.

Les moyens, même s'ils sont déjà énormes, restent cependant limités. C'est l'une des raisons pour lesquelles tel ou tel projet met plus ou moins de temps à se concrétiser.

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

**Mme Danielle Caron.**- Je vous félicite de votre décision. En l'occurrence, il est cependant question de rentabilité, puisque vous avez dit que cela rapporterait des sous à la STIB. Peut-être aurions-nous donc simplement pu imaginer de nous y prendre plus tôt.

- *L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN**

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

*Anneessens later gepland, maar de stad Brussel en vele andere betrokkenen hebben daartegen geprotesteerd. Het gaat immers om plaatsen waar heel veel Brusselaars en toeristen passeren en deze stations zijn in een erg slechte staat.*

*Daarom heb ik deze renovatiewerken vervroegd. Gezien de beperkte budgettaire middelen, gaat dat noodgedwongen ten koste van andere projecten.*

*Het budgettaire aspect is vaak een belangrijke reden waarom een project trager of sneller gaat.*

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

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Uw beslissing is terecht, zeker aangezien dit project volgens u ook geld zal opbrengen aan de MIVB. Daar hadden we vroeger kunnen aan denken.*

- *Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

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

**concernant "la piste cyclable de la rue de la Loi".**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN,**

**concernant "le démontage prématuré de la piste cyclable de la rue de la Loi"**

**M. le président.-** À la demande conjointe des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "l'achat par la STIB de 20 nouveaux bus".**

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** La STIB a ajouté à sa commande de bus neufs, l'acquisition de vingt bus à trois portes. Exception faite des bus articulés, les usagers ont pourtant pris l'habitude d'accéder aux bus par la porte avant et d'en sortir par la porte médiane. Cette pratique est largement répandue, tant dans notre pays qu'à l'étranger.

Le fait d'avoir supprimé la porte arrière et de prescrire aux usagers l'accès par la porte avant offre l'avantage de réduire de façon très significative le taux de non-paiement du parcours.

Il semblerait que le choix de bus à trois portes permettrait une augmentation de la capacité, la portant de 64 à 71 voyageurs. Si on fait le compte, on arriverait à offrir ainsi en heures de pointe 70 places supplémentaires. C'est assurément peu de chose, si on en croit les prévisions d'augmentation de trafic que la STIB va devoir affronter dans les années à venir.

La réduction annoncée du temps d'arrêt grâce à

**betreffende "het fietspad in de Wetstraat".**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN,**

**betreffende "de voortijdige verwijdering van het fietspad in de Wetstraat".**

**De voorzitter.-** Op gezamenlijk verzoek van de indieners, worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de aankoop van 20 nieuwe bussen door de MIVB".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De MIVB heeft aan haar bestelling 20 bussen met drie deuren toegevoegd. Met uitzondering van de harmonicabussen hebben de reizigers nochtans de gewoonte aangenomen om vooraan in te stappen en langs de deur in het midden van het voertuig uit te stappen. Dankzij de afschaffing van de deur achteraan en het verplicht instappen vooraan kon het zwartrijden sterk worden teruggedrongen.*

*Het argument van de MIVB is dat die bussen met drie deuren meer reizigers kunnen vervoeren, namelijk 71 in plaats van 64. Dat betekent 70 extra plaatsen tijdens de spitsuren, wat maar weinig is gezien de verwachte stijging van het aantal reizigers de komende jaren.*

*De derde deur zou voorts de stoptijd aan de haltes verminderen. Dat is een louter theoretisch gegeven. Door de derde deur zullen de reizigers vooral weer aan alle deuren beginnen in te stappen. Dat zal voor extra gedrang zorgen tussen de personen die in- en uistappen, wat een invloed heeft op de*

l'existence d'une troisième porte relève de données purement théoriques. En effet, l'existence de la troisième porte va permettre aux usagers d'accéder aux véhicules non plus uniquement par la porte avant, mais de façon indifférente. On assistera donc à nouveau à un chassé-croisé de personnes montant et descendant, ce qui a manifestement une incidence sur le temps d'arrêt.

Une société comme la RATP, et bien d'autres sociétés de transports publics, ont renoncé de longue date aux bus avec une porte arrière et ont instauré la montée à l'avant. Dans notre pays, tant De Lijn que le TEC et la STIB étaient parvenues à généraliser l'accès par la porte avant. Or, voilà qu'une commande de vingt bus supplémentaires vient rompre cette uniformité dans le monde du transport public.

Le choix de vingt bus équipés d'une porte arrière remet-il en question la généralisation des accès par la porte avant ? Comment expliquer l'augmentation du nombre de places en ajoutant un accès, si ce n'est en supprimant encore des places assises et en accroissant l'inconfort de façon générale ? Cette commande est-elle un signe annonciateur d'un revirement par rapport à l'obligation d'emprunter la porte avant pour accéder au bus ?

*(Mme Carla Dejonghe, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

En début d'année, lorsque la STIB avait annoncé son intention de procéder à l'achat de vingt bus usagés en 2012 pour faire face à l'augmentation de la demande, vous aviez justifié cette décision par la nécessité de renforcer le parc d'autobus et de faire face à une demande en croissance. Vous aviez également justifié la procédure d'achat de bus usagés par l'urgence de disposer de ce matériel supplémentaire à brève échéance.

Cette exigence semble pourtant ne plus être d'actualité. En effet, dans le courant du mois d'août, la presse a rapporté que la STIB avait décidé de renoncer à l'achat de bus usagés, faute de trouver du matériel répondant à ses exigences.

Ces bus supplémentaires étaient-ils dès lors indispensables ? Comment expliquez-vous que, six mois après cette annonce, la STIB revienne sur sa décision ? Sur la base de quels éléments ces prévisions sont-elles établies ?

*stoptijd.*

*Andere maatschappijen, zoals de RATP, hebben al lang de deur achteraan afgeschaft en het verplicht instappen vooraan ingevoerd. In ons land waren zowel De Lijn als de TEC en de MIVB erin geslaagd het vooraan instappen te veralgemenen. De bestelling van bussen met drie deuren zal een einde maken aan die eenvormigheid.*

*Hoe komt het dat een extra deur de capaciteit verhoogt? Moeten daarvoor zitplaatsen worden opgeofferd? Zal de bestelling van die bussen een ommekeer inluiden wat het verplicht vooraan instappen betreft?*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

*Begin dit jaar kondigde de MIVB de aankoop van twintig tweedehandsbussen aan om snel een antwoord te kunnen bieden op de stijgende vraag. In augustus kwam de MIVB echter op die beslissing terug, omdat ze geen geschikte bussen vond.*

*Zijn die extra bussen onontbeerlijk? Zal deze beslissing de verdere uitbreiding van de vloot in het gedrang brengen, en bijgevolg het comfort van de reizigers? Heeft de MIVB onderhandeld over kortere termijnen voor de bestelling van nieuwe bussen?*

À défaut d'une offre satisfaisante, la STIB s'apprêtait-elle à sacrifier le confort de ses usagers en renonçant à un accroissement de sa flotte ? Comment expliquer l'abandon de la procédure d'acquisition de bus usagés ? Quelle sera l'incidence de ce revirement sur le plan de l'offre à la clientèle ? Des délais plus courts ont-ils pu être obtenus pour la commande de nouveaux bus ?

*Discussion*

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

**Mme Céline Delforge.-** Je me réjouis que l'on ait commandé des bus à trois portes non-articulés. Au quotidien, on constate en effet que l'espace qui débute après la deuxième porte est tellement grand qu'en général, aux heures de pointes, lorsque l'embarquement et le débarquement prennent le plus de temps, les gens s'agglutinent près de la porte de sortie et empêchent les voyageurs montants, y compris par la porte avant, d'atteindre le fond du bus.

Parfois les gens sont collés les uns aux autres, alors qu'il y a des places assises libres dans le fond du bus. Dans un bus bondé, on sait qu'une partie des voyageurs paniquent à l'idée de ne pas pouvoir sortir à l'arrêt désiré. Quand un bus est bondé et que la circulation des voyageurs n'est pas aisée, ils anticipent en se levant plusieurs minutes avant leur arrêt.

Une troisième porte est donc idéale pour assurer une fluidité suffisante dans un tel bus. C'est d'autant plus vrai que la montée obligatoire à l'avant durant les heures les plus fréquentées n'est évidemment pas respectée, non pas par volonté de fraude, mais parce que faire la file à l'avant en pointant son titre de transport en file indienne n'est pas réalisable.

Si des voyageurs ne respectent pas cette consigne tout en étant en ordre de titre de transport, c'est donc parce qu'ils espèrent une meilleure répartition des voyageurs. Outre le fait qu'elle offre un peu plus d'espace, la troisième porte est donc fondamentale.

Par ailleurs, à propos de la montée obligatoire à l'avant, j'ai vu des chauffeurs exiger qu'une poussette passe également par la porte avant, où l'espace est fort réduit. Ils refusent l'accès via la

*Bespreking*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik verheug mij over de aankoop van niet-gelede bussen met drie deuren. De ruimte voorbij de tweede deur is immers zo groot dat mensen in de spits liefst dicht bij de deuren blijven, waardoor ze in de weg staan van de mensen die opstappen en naar achter willen.*

*Soms staan mensen opeengepakt terwijl er achteraan nog vrije zitplaatsen zijn. Heel wat reizigers vrezen immers dat ze niet op tijd buiten geraken uit een overvolle bus.*

*Een derde deur is in dat geval ideaal. Zeker omdat het vooraan opstappen tijdens de spits niet gerespecteerd wordt, niet uit onwil, maar omdat het praktisch niet haalbaar is.*

*Als mensen met een geldig vervoerbewijs achteraan opstappen, zorgt dat voor een betere verdeling van de reizigers over de bus.*

*Ik heb overigens al meegemaakt dat chauffeurs zelfs voor een kinderwagen de tweede deur niet willen opendoen, maar eisen dat die via de smalle ruimte vooraan passeert.*

*Nochtans werd bij de invoering van het verplicht vooraan opstappen duidelijk gezegd dat dat niet gold voor kinderwagens. De MIVB moet haar chauffeurs daar nog eens aan herinneren.*

deuxième porte, où se situent les sièges rabattables.

Je me souviens des discussions concernant l'instauration de la montée par l'avant. J'avoue que je n'en suis pas partisane et nous avons évoqué le fait que les poussettes pourraient continuer à monter par la porte arrière. Il serait donc judicieux que la STIB fasse un rappel à ses chauffeurs sur l'autorisation d'accéder au bus avec une poussette via la porte du milieu, quitte à présenter ensuite son titre de transport.

Je félicite donc la STIB de choisir des bus à trois portes, car cela facilitera la vie quotidienne de beaucoup de monde.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Un marché public est en cours. Il concerne environ 172 bus, dont la livraison est prévue à partir de 2014. Parmi ceux-ci, 97 bus standard à trois portes viendront remplacer les anciens bus du même type.

À un certain moment, la STIB a effectivement envisagé d'acheter plus rapidement vingt de ces 97 bus via l'acquisition de véhicules d'occasion. Cette idée a été très vite abandonnée en raison du coût global élevé des bus d'occasion. En outre, une étude de marché a révélé que l'offre sur le marché de l'occasion était très limitée et dispersée.

Un cahier des charges a néanmoins été établi et publié. Les offres pour des bus d'occasion n'ont pas été nombreuses, une seule société ayant remis un prix pour la fourniture de dix-neuf autobus âgés de huit ans. Après analyse, l'adaptation de ces bus pour les rendre conformes aux normes d'exploitation - caméras de surveillance, ticketing, etc. - s'est avérée onéreuse. Au niveau de la maintenance, le fait d'avoir un modèle d'autobus supplémentaire dans la flotte constituait également un inconvénient.

Le besoin de ces vingt autobus trouvait son origine dans la nécessité de disposer de véhicules supplémentaires pour faire face aux nombreux chantiers sur le réseau ferré. La STIB était confrontée à des demandes de navettes et ces chantiers avaient un impact sur les temps de parcours des lignes régulières et sur la flotte disponible, souvent au détriment du service de

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Momenteel loopt er een aanbesteding voor 172 bussen, waaronder 97 standaardbussen met drie deuren. De levering is gepland vanaf 2014.

*Op een bepaald ogenblik heeft de MIVB overwogen om 20 van die bussen versneld aan te kopen via een aankoop van tweedehandsbussen. Dit idee werd evenwel snel aan de kant geschoven vanwege de hoge levenscycluskosten van tweedehandsbussen. Bovendien heeft marktonderzoek uitgewezen dat het aanbod op de tweedehandsbussenmarkt zeer beperkt en versnipperd is.*

*Er werd niettemin een bestek opgesteld. Slechts één bedrijf heeft een offerte ingediend voor 19 bussen die 8 jaar oud waren. De aanpassing van deze bussen aan de huidige exploitatienormen zou zeer duur zijn geweest, net als het onderhoud.*

*Deze 20 bussen waren bedoeld om het hoofd te kunnen bieden aan de talrijke werken op het spoornet. De vele verzoeken tot pendeldiensten hebben een impact op de beschikbare vloot, vaak ten koste van de basisdienstverlening. In 2012 is gelukkig het aantal werken waarvoor een pendeldienst vereist is, verminderd.*

*Daarom is van dit idee afgestapt en beslist om de bestelling van nieuwe bussen aan te vullen met 20 standaardbussen.*

*Momenteel bestaat reeds een derde van het park van standaardbussen uit bussen met drie deuren*

base. Entre-temps, le nombre de chantiers requérant des bus navettes pour 2012 a été revu à la baisse.

Pour ces raisons, cette piste n'a pas été retenue et il a été décidé de compléter la commande de bus neufs - dont le cahier des charges est prêt - par une vingtaine de bus standard.

Le parc actuel de bus standard de la STIB comporte un tiers de bus à trois portes, soit 155 bus sur 471. La composition du parc de bus standard ne change donc pas réellement.

La STIB a principalement opté pour des bus à trois portes pour des raisons d'augmentation de la capacité. La troisième porte, en effet, diminue de trois le nombre de places assises, mais fait passer la capacité totale du véhicule de 64 à 71 places, ce qui représente une augmentation de l'ordre de 10%.

Une troisième porte permet également une meilleure répartition des voyageurs à bord du bus. Les voyageurs ont en effet tendance à rester près d'une sortie. Dans un bus à deux portes, cela entraîne le blocage du passage vers le fond.

L'augmentation de la capacité permet par ailleurs d'embarquer davantage de voyageurs aux heures de pointe. L'ajout d'une troisième porte participe donc à l'amélioration du confort de la majorité des voyageurs, même s'il y a moins de places assises.

Puisque la capacité nécessaire et les besoins ne sont pas identiques sur toutes les lignes, il convient, comme c'est le cas aujourd'hui, de disposer d'un mélange de bus à deux et à trois portes, qui peuvent être mis en service sur les lignes appropriées.

Pour répondre à Mme Delforge, l'embarquement à l'avant reste d'application pour tous les bus. La suppression de cette règle n'est pas à l'ordre du jour. Toutefois, lorsque les poussettes ne peuvent pas entrer par l'avant, laissant l'usager à l'extérieur, le chauffeur a pour consigne d'inciter les autres voyageurs à avancer dans le bus, particulièrement à trois portes.

Les usagers avec des poussettes devraient également pouvoir monter à l'avant. C'est en tout cas la règle qui est d'application. J'espère que les bus à trois portes aideront à remédier au problème.

*(155 op 471). De samenstelling van het busspark verandert dus niet echt.*

*De MIVB heeft gekozen voor bussen met drie deuren omwille van de toename van de capaciteit. De derde deur doet drie zitplaatsen verdwijnen, maar verhoogt wel de totale capaciteit van het voertuig van 64 naar 71 plaatsen. Dat is een stijging met 10%.*

*Een derde deur zorgt ook voor een betere verdeling van de reizigers in de bus. Reizigers hebben de neiging om bij de uitgangdeuren te blijven staan. In een bus met twee deuren wordt zo de doorgang naar het einde van de bus geblokkeerd.*

*Dankzij de stijging van de capaciteit kunnen er ook meer reizigers opstappen tijdens de spitsuren. Een derde deur verhoogt dus het comfort voor de meeste reizigers, ook al zijn er minder zitplaatsen.*

*Aangezien de behoeften niet dezelfde zijn voor alle lijnen, moet er net als vandaag een mix van bussen met 2 en 3 deuren beschikbaar zijn.*

*Het vooraan opstappen is van toepassing voor alle bussen. Er is geen sprake van om die regel af te schaffen. Ook reizigers met een kinderwagen zouden vooraan moeten kunnen instappen. Als dat even niet kan, moet de chauffeur de andere reizigers vragen om naar achter door te schuiven, zeker in bussen met drie deuren.*

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

**Mme Viviane Teitelbaum.-** J'ai obtenu une réponse concernant les bus usagés. Concernant ceux à trois portes, je prends acte.

Je suis un peu surprise, car dans d'autres pays, cette option a été abandonnée. Pourquoi notre Région revient-elle vers ce système? L'augmentation de 10% n'est pas négligeable, mais ne permettra pas de faire face aux besoins. Dans le même temps, cette troisième porte risque de provoquer des soucis, comme l'allongement du temps d'arrêt ou l'augmentation de la fraude.

Va-t-on à nouveau attendre, lorsque quelqu'un embarque par l'arrière? Votre réponse n'est, selon moi, pas convaincante.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME**

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

**concernant "la qualité de l'air dans le métro".**

**Mme la présidente.-** À la demande de l'auteur, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

**INTERPELLATION 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 "la déviation durant trois mois des bus 27 et 95 suite à des dégâts de voiries rue de la Régence".**

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

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).-** *De aankoop van bussen met drie deuren verbaast mij een beetje, omdat dit in andere landen niet meer gebeurt. Waarom keert het gewest terug naar dit systeem? Een capaciteitsverhoging met 10% valt niet te verwaarlozen, maar is niet voldoende ten opzichte van de behoeften. Aan de andere kant verlengt die derde deur de stoptijd en bevordert ze het zwartrijden. Ik kan mij niet indenken dat de bussen opnieuw zullen wachten als er iemand achteraan opstapt.*

*Uw antwoord heeft mij niet overtuigd.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME**

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

**betreffende "de luchtkwaliteit in de metro".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de drie maanden durende omleiding van de bussen 27 en 95 als gevolg van de schade aan de weg in de Regentschapsstraat".**



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

**Mme Céline Delforge.-** Depuis plus d'un an les bus 27 et 95 de la STIB sont régulièrement déviés à cause de la dégradation avancée de la voirie à hauteur du Sablon. Depuis plusieurs mois et jusqu'à ce début octobre, dans le sens faubourg-ville, ces bus n'ont tout simplement plus desservi les arrêts "Royale" (qui offre une connexion avec deux lignes de tram), "Sablon", "Parlement bruxellois" et "Plattestein". À la place, ils suivaient le trajet des bus 38 et 71 à partir de la place Royale pour se diriger vers la gare Centrale, une vraie galère pour les usagers.

Le 16 juillet, la STIB avait tenté de reprendre le service normal avec pour seul résultat la casse d'un bouchon de vidange de réservoir d'un bus, des dizaines de litres de mazout dévalant la chaussée et un cycliste blessé.

De plus, depuis quelques semaines, dans le sens ville-faubourg, l'arrêt Grand Sablon a été déplacé pour les mêmes raisons rue Stevens, le morceau de site propre qui accueille la halte habituelle est lui aussi devenu impraticable. Le Sablon peut avoir une image assez bourgeoise, mais les transports en commun y sont indispensables tant pour desservir les écoles que les bureaux ou les commerces.

La situation n'a été rétablie qu'en ce début de mois d'octobre puisque de l'asphalte a été coulé et les bus ont retrouvé leur parcours normal.

Comment se fait-il qu'il ait fallu tant de temps pour intervenir alors que cette situation pénalisait gravement la STIB et les usagers ? Il fait peu de doutes que si la circulation automobile avait été menacée, les réparations nécessaires auraient été effectuées d'urgence.

Dans de pareils cas d'inaction d'un pouvoir local, qui grèvent lourdement un service régional, la Région peut-elle se substituer à ce pouvoir local pour effectuer des travaux urgents ?

De telles déviations ont un coût pour les usagers qui est impossible à chiffrer, mais également pour la STIB, qui a perdu du temps. Or on sait que le temps, c'est de l'argent. A-t-on calculé le préjudice subi par la STIB à la suite de cette très longue déviation ? La STIB entend-elle réclamer le

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Al meer dan een jaar worden buslijnen 27 en 95 van de MIVB regelmatig omgeleid door de slechte staat van het wegdek in de Regentschapsstraat. Al drie maanden lang, tot begin oktober, werden de haltes Koning, Zavel, Brussels Parlement en Plattestein in één richting niet meer bediend.*

*Op 16 juli probeerde een bus de normale route te volgen, maar beschadigde daardoor de sluiting van zijn brandstoftank, waardoor hij tientallen liters brandstof verloor op de baan. Dat leidde zelfs tot een gewonde fietser.*

*Daarbovenop werd enkele weken geleden de halte Grote Zavel verplaatst. De Zavel mag dan wel een burgerlijk imago hebben, het openbaar vervoer blijft ook daar onmisbaar!*

*Begin oktober werd eindelijk nieuw asfalt gegoten en kon de bus opnieuw zijn normale traject volgen.*

*Hoe is het mogelijk dat er zo lang werd gewacht om een situatie die zoveel MIVB-gebruikers benadeelde, op te lossen? Indien de doorstroming van het autoverkeer was bedreigd, had men de herstellingen veel sneller uitgevoerd!*

*Kan het Brussels Gewest in dergelijke gevallen niet zelf dringende herstellingswerken uitvoeren?*

*Door de omleiding verloren zowel de reizigers als de MIVB veel tijd en bijgevolg ook geld. Werd er berekend hoe hoog de kosten van de langdurige omleiding opliepen voor de MIVB? Zal de MIVB de terugbetaling van die kosten eisen?*

*Bovendien was de schade aan het wegdek geen verrassing: de toestand van het wegdek was daar al een jaar of twee aan het achteruitgaan. Hopelijk kunnen we dergelijke situaties in de toekomst vermijden!*

remboursement du préjudice subi auprès du pouvoir local, qui n'a eu aucune action proactive et qui a laissé la situation se dégrader ?

Avant d'en arriver à une déviation permanente sur une si longue période, il y a eu quelques avertissements. Il ne s'agissait pas d'une surprise : cela faisait un an ou deux que, régulièrement, la voirie se dégradait. Nous espérons ne plus revoir de telles situations, ni là, ni ailleurs. Mais on peut s'interroger sur les frais qu'on est prêt à faire subir au transport public régional faute d'action rapide.

*Discussion*

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

**M. Philippe Close.-** Il faudra qu'on tire cette affaire au clair avec la ministre de tutelle d'Hydrobru, puisque la cause de tous ces tracas se trouve dans des problèmes de canalisations qui ont fait s'écrouler la voirie. Cela perturbe en effet le transport. Nous interrogerons à ce sujet la ministre de tutelle, dans une autre commission.

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

**Mme Brigitte Grouwels (en néerlandais).-** *Ce dossier concerne effectivement différentes compétences.*

*(poursuivant en français)*

Avant juillet 2012, les lignes de bus 27 et 95 n'ont jamais été déviées pour cause de dégradations de la voirie au Sablon. Les déviations strictement occasionnelles qui ont eu lieu tenaient à des manifestations ou des événements sur les boulevards centraux.

Le 16 juillet 2012, un bus articulé de la ligne 95 a cassé la valve de purge du réservoir, c'est-à-dire le point le plus bas du véhicule, en haut du Grand Sablon. A priori, la valve a pu heurter un pavé saillant, rue de la Régence. Par mesure de précaution, la STIB a dévié ses lignes 27 et 95. Après une réfection complète de la section de chaussée dégradée de la rue de la Régence où aurait pu se produire l'impact, la STIB a levé sa mesure de précaution le 2 octobre 2012 et rétabli l'itinéraire habituel des deux lignes.

*Bespreking*

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

**De heer Philippe Close (in het Frans).-** *We zullen de voogdijminister van Hydrobru over de kwestie moeten aanspreken, aangezien de schade aan het wegdek te wijten is aan problemen met waterleidingen.*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels.-** Het is goed dat iedereen vragen krijgt over dit dossier.

*(verder in het Frans)*

*Voor juli 2012 werden de bussen 27 en 95 nooit omgeleid wegens schade aan het wegdek van de Zavel, enkel voor manifestaties of evenementen.*

*Op 16 juli 2012 brak de klep van de brandstoftank van een gelede bus van lijn 95 aan de Grote Zavel. Wellicht had die een uitstekende kassei geraakt in de Regentschapstraat. Uit voorzorg heeft de MIVB lijnen 27 en 95 omgeleid tot het wegdek van de Regentschapstraat hersteld was. Sinds 2 oktober 2012 rijden de bussen weer langs hun gewone route.*

*In tegenstelling tot putten in de weg, wordt de schade aan kasseien slechts geleidelijk aan groter en is het moeilijk om te bepalen wanneer ze gevaarlijk wordt voor bussen.*

*In het geval van de Regentschapstraat heeft de stad*

À la différence d'un nid-de-poule d'asphalte qui peut, par exemple, éclater après un hiver rigoureux, une dégradation d'un pavage n'apparaît que très progressivement, avec le mouvement des pavés ou de leur fondation. Il est donc difficile d'établir un moment fixe à partir duquel une dégradation peut apparaître dangereuse pour des bus.

Dans le cas de la section pavée de la rue de la Régence, c'est la commune de Bruxelles-Ville qui a écrit à la STIB le 11 octobre 2011 pour solliciter son avis sur plusieurs zones pavées en voie de dégradation et où roulent des bus.

Par courrier du 24 octobre 2011, la STIB a transmis à la Ville son point de vue général sur la circulation et sur la giration de bus sur des zones pavées. Elle a clairement témoigné que, de manière générale, un revêtement hydrocarboné est préférable à un revêtement pavé pour le passage des bus.

Le passage répété sur des pavés est pénible pour les chauffeurs. Les pavés sont de nature à déstabiliser un passager debout et ils font aussi souffrir le matériel. À la longue, les pavés se mettent sur la tranche dans les pentes et pivotent sur eux-mêmes, là où le trafic tourne, et les effets négatifs ci-dessus s'en trouvent encore renforcés.

La commune de Bruxelles-Ville a entamé des interventions sur ses voiries anciennes. La rue de la Régence a soulevé la question de la nature de la réfection, en pavés ou en asphalte, non plus pour des questions de résistance au passage des bus, où la réponse est évidente, mais pour des aspects d'environnement patrimonial.

Dans les trois jours suivant le 16 juillet 2012, la commune de Bruxelles-Ville a provisoirement coulé de l'asphalte sur la zone dégradée.

Dans l'attente d'une réfection définitive permettant à la STIB de lever la mesure de précaution, cette dernière, sans prendre position dans le débat opposant l'asphalte aux pavés, a écrit à la commune de Bruxelles-Ville le 7 septembre 2012, l'enjoignant de prendre une décision rapide pour rétablir les lignes, ce qui a été fait.

Il n'est pas d'usage de réclamer des indemnités aux gestionnaires de voirie communaux, qui sont des partenaires qui modifient parfois l'aménagement de

*Brussel op 11 oktober 2011 de MIVB aangeschreven over verschillende beschadigde kasseistroken en om advies gevraagd.*

*Op 24 oktober 2011 heeft de MIVB een algemeen antwoord gestuurd, waarin onder meer staat dat kasseien geen ideale ondergrond zijn voor bussen.*

*Bussen die over kasseien rijden, schokken meer, wat niet ideaal is voor de chauffeurs of voor de rechtstaande passagiers. Bovendien lijdt het materieel eronder.*

*Brussel-Stad heeft een reeks oude wegen aangepakt. In het geval van de Regentschapstraat was er discussie over de vraag of een asfaltlaag in plaats van kasseien geen aantasting van het erfgoed zou betekenen.*

*Na het busongeval heeft de stad voorlopig asfalt gegoten op de aangetaste kasseistrook.*

*In afwachting van een definitieve herstelling heeft de MIVB de stad Brussel schriftelijk gevraagd de bussen opnieuw te laten rijden. Dat is intussen ook gebeurd.*

*Het is niet de gewoonte om van gemeentelijke wegbeheerders schadevergoeding te eisen. Wegbeheerders zijn vaak partners die soms wegen aan de noden van de MIVB aanpassen en vaak herstellingen uitvoeren. Zo heeft de stad Brussel deze zomer in het stadscentrum stukken bustrajecten opnieuw geplaveid.*

*Met schadevergoedingsdossiers zijn bovendien verslagen van experts gemoeid zonder enige garantie op een succesvolle afloop. De MIVB zoekt altijd naar de goedkoopste oplossing. De omleiding van de lijnen 27 en 95 heeft niet meer dan 600 euro per dag gekost.*

leurs chaussées sur leurs fonds propres communaux au bénéfice des lignes de la STIB et qui effectuent à longueur d'année des réparations à la demande de la STIB. La Ville de Bruxelles a ainsi réalisé cet été de gros travaux de repavage sur des itinéraires de bus dans le centre-ville.

Des dédommagements supposeraient, en outre, des analyses d'experts sans garantie de fin favorable pour établir si la cause présumée de l'incident est la cause avérée. La STIB veille toujours à maîtriser ses coûts de déviation en optant pour les moins chères. La déviation des lignes 27 et 95 cet été n'a jamais dépassé 600 euros par jour.

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

**Mme Céline Delforge.-** Je comprends que la STIB veuille conserver des relations cordiales avec ses partenaires, mais ne nous voilons pas la face. La situation était prévisible. De plus, quand on voit la vitesse à laquelle ont été réalisés les travaux une fois ceux-ci décidés, on ne peut que s'interroger sur le fait qu'on n'ait pas jugé urgente une situation qui l'était pour de nombreuses personnes. Je reste persuadée que si le problème s'était posé pour les voitures ou les camions de livraison, il aurait été résolu beaucoup plus rapidement.

Par ailleurs, au-delà des questions de gestionnaires de voirie, il serait utile que la STIB informe les voyageurs. Hormis aux arrêts concernés, il n'était fait nulle part mention de cette déviation, pourtant d'une certaine ampleur. Le voyageur qui montait dans le bus ne savait pas que celui-ci allait changer d'itinéraire et le conduire tout à fait ailleurs.

Pour une déviation qui a duré aussi longtemps, on ne peut invoquer un manque de temps pour afficher un avis soit dans le bus, soit aux arrêts. Une telle carence d'informations donne une très mauvaise image, d'autant plus dans un centre touristique.

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Je prends bonne note de cette remarque.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Ik begrijp dat de MIVB haar relaties met haar partners niet wil verzuren. De slechte toestand van het wegdek leverde al lang moeilijkheden op. Eens de beslissing tot herstelling was getroffen, is ze heel snel uitgevoerd. De vraag is dan ook waarom men daar zo lang mee heeft gewacht.*

*Ook zou het nuttig zijn dat de MIVB de reizigers hiervan op de hoogte brengt. Op uitzondering van de betrokken stopplaatsen, was er nergens sprake van.*

*Voor een omleiding die een lange tijd geldt, is dat niet te rechtvaardigen, zeker niet in een toeristische trekpleister als Brussel.*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Ik neem daar nota van.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

**TOT MEVROUW BRIGITTE**

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

**concernant "l'étude de partenariats public-privé pour la création de nouvelles lignes de tram en Région bruxelloise".**

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

**Mme Céline Delforge.-** Lors de mon interpellation du 25 avril dernier, nous avons longuement débattu du projet de la société De Lijn de créer de nouvelles lignes de tram reliant Bruxelles à sa périphérie. Si nous nous réjouissons du développement de l'offre de transports en commun comme alternative à la voiture, nous pointons cependant une série de questions que poserait le développement d'infrastructures lourdes de transport en Région bruxelloise par une société non bruxelloise.

Un article de presse de ce 4 octobre soulève une question épineuse supplémentaire. La société De Lijn envisagerait de réaliser ces travaux d'infrastructure via des partenariats entre les secteurs public et privé (PPP).

Faut-il rappeler que le point 2 du chapitre 4 "Repenser la mobilité" de l'accord de gouvernement confirme "le maintien du caractère entièrement public de la STIB" et prévoit aussi "qu'il ne sera procédé à aucune privatisation, même partielle, des organes de la société de transport public bruxellois, ni à aucune externalisation de services qui mettrait en péril le caractère public de la STIB".

L'accord prévoit encore que "le gouvernement veillera à ce qu'il ne soit pas recouru à la possibilité d'affermier certaines lignes. L'éventualité de la ré-internalisation de certains services sera étudiée."

Lors de la rédaction de l'accord, on n'envisageait pas une intervention aussi importante d'autres opérateurs sur le territoire de notre Région. Nous devons être attentifs à ce qu'une privatisation larvée de l'exploitation ou du réseau de transports publics ne se produise pas indirectement, via les projets menés par ou en collaboration avec De Lijn, ou

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

**betreffende "het onderzoek naar publiek-private samenwerking voor het aanleggen van nieuwe tramlijnen in het Brussels Gewest".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- Tijdens mijn interpellatie van 25 april 2012 is veel gediscussieerd over de nieuwe verbindingen die De Lijn tussen Brussel en haar buitenwijken tot stand kan brengen. Toen is ook gewezen op de problemen die kunnen rijzen als een niet-Brusselse onderneming zware infrastructuurwerken in Brussel uitvoert.**

*De pers had het onlangs over een bijkomend pijnpunt. De Lijn zou de werken via een publiek-private samenwerking (PPS) uitvoeren.*

*In het regeerakkoord staat echter duidelijk dat de MIVB haar overheidskarakter volledig behoudt en er zelfs geen gedeeltelijke privatisering zal plaatsvinden. Evenmin zou een beroep worden gedaan op uitbesteding- of pachtformules en sommige diensten zouden zelfs opnieuw intern worden georganiseerd.*

*Op het moment dat het regeerakkoord werd opgesteld, dacht men niet aan dergelijke grote interventies door niet-Brusselse operatoren. We moeten waakzaam blijven dat privatisering niet indirect het gewest binnensluipt.*

*Een PPS-formule voor nieuwe tramverbindingen gebruiken staat misschien wel gelijk aan uitbesteding. Onze institutionele realiteit is al ingewikkeld genoeg zonder privéoperatoren. We mogen onze controle op het openbaar vervoer niet kwijtspelen.*

*Het gewest blijft eigenaar van zijn tramsporen. De vraag is dan of een PPS-formule juridisch-technisch wel kan.*

*In 2011 schreef Mobiel Brussel aan de heer De Wolf dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog*

toute autre entreprise publique d'ailleurs.

Si on visait l'exploitation, le montage de PPP pour la création de nouvelles lignes de tram pourrait clairement s'apparenter à un affermage. La complexité institutionnelle et opérationnelle de notre Région est déjà énorme. Il ne faudrait pas y rajouter une couche de partenaires ou d'opérateurs privés, ni réduire la maîtrise régionale sur un outil aussi important que son réseau de transports publics.

En réponse à mon interpellation du 25 avril, il avait été confirmé que la Région restait propriétaire des rails posés sur son territoire. Dans ces conditions, je me demande comment un PPP pourrait techniquement être mis en œuvre sur notre territoire.

Dans une réponse à une question écrite du 29 juillet 2011, Bruxelles Mobilité répondait à M. Vincent De Wolf : "La RBC ne s'est pas encore prononcée sur la création des lignes de tram. Néanmoins, dans le cadre du Principieel akkoord, les représentants des deux Régions, de De Lijn et de la STIB travaillent depuis plus d'un an à une meilleure collaboration entre les deux opérateurs, et analysent les différentes modalités relatives à la création de ces quatre lignes de tram rapides de De Lijn et à leur insertion dans la Région."

La STIB confirmait cette information de la manière suivante : "Fin 2009, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande ont réactivé plusieurs organes de concertation pour renforcer notamment la coopération au niveau des politiques de transport. C'est dans le cadre des groupes de travail qui ont été créés que la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB ont pu prendre connaissance du projet mené par De Lijn."

Le scénario de partenariats public-privé pour la création de nouvelles lignes de tram en Région bruxelloise est-il effectivement à l'étude chez De Lijn et à la STIB ? Dans l'affirmative, comment est-ce compatible avec notre accord de gouvernement 2009-2014 ?

Si De Lijn veut créer des lignes en partenariat public-privé, il s'agira difficilement de lignes de la STIB ou de la Région. Comment cela prendra-t-il forme ?

*geen beslissing had getroffen over bijkomende tramverbindingen. De Lijn en de MIVB onderzoeken sinds een jaar samen de mogelijkheden om in het gewest vier snelle tramverbindingen op te zetten.*

*De MIVB stelde van haar kant dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest sinds eind 2009 overleggen met het oog op meer samenwerking inzake openbaar vervoer. Van het project van De Lijn is het gewest en de MIVB op de hoogte gebracht door de intussen opgestarte werkgroepen.*

*Onderzoeken De Lijn en de MIVB PPS-formules voor nieuwe tramverbindingen in het Brussels Gewest? Zijn dergelijke formules verenigbaar met het Brussels regeerakkoord?*

*Als De Lijn met een PPS-formule wil werken, kan zij daarbij moeilijk de lijnen van de MIVB gebruiken. Hoe zal dat alles vorm krijgen?*

*Zal in het toekomstig beheerscontract van de MIVB het openbaar karakter van de MIVB worden bevestigd? Hebben de PPS-plannen van De Lijn enkel betrekking op de infrastructuur of ook op de exploitatie?*

Enfin, le contrat de gestion de la STIB actuellement en discussion rappelle-t-il la volonté du gouvernement de ne pas mettre en péril le caractère public de la STIB et de ne pas affermer des lignes ? La logique de De Lijn en matière de partenariats public-privé ne vise-t-elle que les infrastructures, ou également l'exploitation ?

*Discussion*

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Dans l'état actuel des discussions, il est convenu que, conformément à l'accord de coopération, en cas de développement de nouvelles lignes de tram interrégionales, chaque Région réalise les nouvelles infrastructures sur son territoire.

Si la Région flamande souhaite réaliser ces infrastructures sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) sur son territoire, c'est évidemment son libre choix et la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas à se prononcer sur ce point.

Quant à l'exploitation des lignes, il faut rappeler que les lignes de la société De Lijn qui entrent dans Bruxelles sont affermées depuis des décennies. Si de nouvelles lignes de tram venant de Flandre étaient exploitées par affermage, cela ne modifierait en tout cas pas les habitudes de De Lijn. Cela resterait également de son ressort en tant qu'exploitant.

Par contre, si des lignes de la STIB sortent de Bruxelles sur une infrastructure créée par la Région flamande, il va de soi que celles-ci seront exploitées exactement de la même manière que le reste du réseau de la STIB.

Il importe du reste de bien établir une distinction entre une éventuelle formule de PPP pour la conception, la construction, le financement et l'entretien des infrastructures et l'éventuelle sous-traitance de l'exploitation des lignes.

Les formules telles que le contrat Design, build, finance, maintain (DBFM) sont parfaitement en concordance avec l'accord de gouvernement et les initiatives que prend le gouvernement bruxellois. La STIB réalisera d'ailleurs des investissements via

*Bespreking*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels (in het Frans).-** *Er werd momenteel overeengekomen dat, conform het samenwerkingsakkoord, ieder gewest op haar eigen grondgebied de nodige infrastructuurvoorzieningen moet realiseren indien er nieuwe interregionale tramlijnen worden ontwikkeld.*

*Indien het Vlaams Gewest plannen heeft voor een PPS, dan is dat haar vrije keuze en mogen wij daar niet tussenkomen.*

*Wat betreft de uitbating, worden de lijnen van De Lijn die Brussel betreden al jarenlang uitbesteed aan de privésector. Indien er nieuwe tramlijnen uit Vlaanderen geëxploiteerd worden via uitbesteding, dan zal dat niets veranderen aan de gewoonten van De Lijn.*

*Indien de lijnen van de MIVB Brussel uitgaan op infrastructuurvoorzieningen van het Vlaams Gewest, dan zullen die op exact dezelfde manier geëxploiteerd worden als de rest van het MIVB-net.*

*Het is overigens belangrijk een onderscheid te maken tussen een PPS-formule voor het ontwerp, het beheer of het onderhoud van de infrastructuurvoorzieningen en de eventuele onderaannestelling van de exploitatie van de lijnen.*

*Formules zoals DBFM zijn perfect in overeenstemming met het regeerakkoord en de initiatieven die de Brusselse regering neemt. De MIVB zal trouwens investeringen realiseren via dergelijke formule.*

*Volgens mij zal het meerderheidsakkoord 2009-2014 in deze situatie goed gerespecteerd worden. Zowel de oriëntatienota als de teksten die worden voorbereid voor het nieuwe beheerscontract bevestigen dat het publieke karakter van de MIVB*

une telle formule.

Dès lors, il me semble que l'accord de majorité 2009-2014 serait bien respecté dans ce cas de figure. Tant la note d'orientation approuvée par le gouvernement que les textes en préparation pour le nouveau contrat de gestion confirment l'orientation du gouvernement en la matière et le maintien du caractère public de la STIB.

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

**Mme Céline Delforge.-** Les contrats DBFM concernent-ils uniquement les dépôts ou également l'infrastructure de rails ?

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Le projet actuel, qui est lié à la STIB, concerne les dépôts.

**Mme Céline Delforge.-** Il n'y a donc rien de neuf, mais la vigilance la plus extrême s'impose, sachant que le transport urbain reste un marché à prendre dans une ville comme Bruxelles. Des menaces de retour en arrière vers des régies publiques, à travers des PPP, se font jour sur des réseaux qui ont été confiés à des opérateurs privés.

*- L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION 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 "les résultats de l'étude commandée par la STIB concernant la maîtrise globale des coûts et la réduction des dépenses".

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

**Mme Céline Delforge.-** Le 23 août dernier ont été présentés à la presse les résultats d'une étude commanditée par la STIB à un consultant externe concernant une maîtrise globale des coûts, autrement dit une réduction des dépenses.

*zal worden behouden.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Gaan de DBFM-contracten enkel over de remises of ook over de spoorinfrastructuur?*

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *Het huidige project gaat over de remises.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *We zullen uiterst voorzichtig moeten zijn. Sommige netwerken die werden toevertrouwd aan de privésector lijken door die PPS opnieuw achteruit te gaan in de richting van openbare regieën.*

*- Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de resultaten van de studie besteld door de MIVB over de algemene kostenbeheersing en de vermindering van de uitgaven".

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Op 23 augustus 2012 werden in de pers de resultaten voorgesteld van een studie die de MIVB besteld had, over een vermindering van de uitgaven.*



L'étude proposerait 17 projets-clés et 73 mesures, la principale d'entre elles étant la simplification de la structure dirigeante par la refusion des divisions métro, tram et bus. Je ne ferai aucun commentaire concernant ce qui pourrait se passer chez nos collègues fédéraux en matière de transport ferroviaire. Cette proposition permettrait ainsi de réaliser une économie globale de 200 millions d'euros sur 5 ans.

À défaut de disposer d'une carte de journaliste et d'avoir eu la chance d'assister à la conférence de presse ou d'avoir reçu cette étude, je souhaiterais que vous nous en livriez la substance.

Selon quelle méthodologie cette étude a-t-elle été menée ? Quels acteurs, internes et externes, ont-ils été consultés ? Quels sont, dans les grandes lignes, les projets-clés et les mesures proposées ? Comme je suppose n'être pas la seule à être intéressée par le sujet, le parlement pourra-t-il rapidement disposer de l'intégralité de cette étude ? Dans quelle mesure les résultats de cette étude, tombés fin août 2012, auront-ils encore pu être intégrés au contrat de gestion de la STIB, qui est sur le point d'être adopté par le gouvernement ?

Les pistes proposées dans cette étude pourraient faire l'objet d'une discussion en dehors de toute interpellation et en toute sérénité. Je ne vous cache pas que l'idée de fusionner les trois modes m'est plutôt sympathique.

#### *Discussion*

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

**Mme Cécile Jodogne.-** La note d'orientation à propos de laquelle nous avons eu l'occasion de discuter en mars et avril derniers annonçait en effet, dans son chapitre consacré au refinancement, une augmentation des moyens via une diminution des dépenses ou via l'amélioration des recettes, des économies et des réorganisations.

Pour vous passer un peu de pommade après quelques attaques faisant état de votre manque de présence dans les débats publics portant sur le métro et le RER, je voudrais savoir si cette étude est effectivement une suite de cette note d'orientation qui requerrait cette réorganisation. Dans ce cas, nous pourrions espérer que ses

*De studie stelt 17 sleutelprojecten en 73 maatregelen voor, waaronder een vereenvoudiging van de structuur door de divisies bus, tram en metro opnieuw samen te voegen. Dat zou op vijf jaar 200 miljoen euro opleveren.*

*Op welke methode is de studie gebaseerd? Wie werd geraadpleegd? Wat zijn in grote lijnen de sleutelprojecten en maatregelen? Kunt u de volledige studie aan het parlement bezorgen? In welke mate werden de resultaten van de studie verwerkt in het nieuwe beheerscontract van de MIVB?*

#### *Bespreking*

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

**Mevrouw Cécile Jodogne (in het Frans).-** *De oriëntatienota waarover we in maart en april debatteerden, sprak ook al over een verhoging van de middelen via een verlaging van de uitgaven, besparingen en reorganisaties.*

*Is deze studie een gevolg van die oriëntatienota? Hopelijk worden de conclusies verwerkt in het nieuwe beheerscontract.*

conclusions soient intégrées dans le contrat de gestion à venir. Pour une fois, les choses auraient été assez vite ! Je rejoins donc particulièrement Mme Delforge dans son dernier commentaire.

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** La note d'orientation stratégique relative au futur contrat de gestion de la STIB, approuvée par le gouvernement le 22 février 2012, précise que la STIB, en tant qu'opérateur interne, doit rester attentive à demeurer compétitive en maîtrisant ses coûts de production. Cette note précise encore que le futur contrat de gestion devrait prévoir la réalisation d'un certain nombre de mesures d'amélioration dans la structure des coûts de l'entreprise, en s'appuyant sur les résultats d'une étude stratégique.

Cette mission a été confiée par la STIB, après appel d'offres, au bureau de consultance Roland Berger. L'objet du marché consiste en la réalisation d'une étude visant à optimiser les dépenses, ainsi qu'à détecter les sources d'économies structurelles potentielles. Cette étude doit les quantifier, en établir les priorités et les intégrer dans un plan de réalisation raisonnable. Elle concerne autant les investissements que les frais d'entretien des infrastructures et du matériel roulant, ainsi que l'organisation de l'exploitation et les coûts généraux.

L'étude n'est pas terminée, les pistes d'économies envisagées sont actuellement examinées de manière approfondie et la mission devrait s'achever à la fin de l'année. Aucune conférence de presse n'a été donnée sur ce sujet, puisque l'étude n'est ni terminée, ni validée par la STIB ni par moi-même, son ministre de tutelle. L'article de presse cité énonce d'ailleurs des informations non fondées.

Je n'ai pas dit qu'en tant que ministre de tutelle, j'allais me mêler des résultats de cette étude. J'en attends les conclusions, car elles pourront éventuellement être incluses dans le contrat de gestion. L'objectif est que la STIB déploie un programme global de maîtrise des coûts sur la base des recommandations de cette étude stratégique, une fois celle-ci terminée et validée.

La valorisation réaliste de cette approche, une fois approuvée par les organes de gestion de la STIB et

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** *De door de regering goedgekeurde strategische oriëntatienota betreffende de toekomstige beheersovereenkomst van de MIVB bepaalt dat de MIVB haar productiekosten in het oog moet houden en daartoe de door een studie aangereikte maatregelen moet treffen.*

*De MIVB heeft deze studieopdracht via openbare aanbesteding aan het consultbureau Roland Berger toegewezen. De studie is bedoeld om de uitgaven voor zowel investeringen als onderhoudswerken, rollend materieel en exploitatiekosten onder de loep te nemen en na te gaan waar besparingen mogelijk zijn. De voorgestelde maatregelen moeten in een realistisch uitvoeringsplan worden verpakt.*

*De studie zou tegen het jaareinde klaar zijn en is dus nog nergens verschenen. Het artikel waarvan sprake verstrekt onjuiste informatie.*

*Ik wacht op de conclusies van de studie. Dan verwerk ik deze in de beheersovereenkomst. Het is immers de bedoeling de MIVB aan te sporen haar uitgaven onder controle te houden.*

*Eens de beheersovereenkomst is gefinaliseerd, kunnen we hierover in de commissie van gedachten wisselen.*

sa tutelle, sera intégrée dans les budgets et dans le contrat de gestion. Nous aurons alors un élément de discussion, car l'objectif est de débattre de ce contrat de gestion ici en commission.

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

**Mme Céline Delforge.-** Une fois que l'étude sera terminée, nous pourrions discuter des pistes qui s'offrent à nous. Certaines me paraissent importantes et valent la peine d'être débattues, car elles contiennent des orientations politiques. C'est le rôle du parlement d'en discuter, car on sait bien que la finance est un domaine qui n'est pas uniquement technique, mais également politique.

- *L'incident est clos.*

#### INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

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

**concernant "les nuisances du tram T2000 sur  
la ligne 62".**

**Mme la présidente.-** À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

#### QUESTIONS ORALES

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

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

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

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Dan kan over sommige oplossingen gediscussieerd worden en dat is van belang omdat ze een bepaald beleid weerspiegelen. Het komt het parlement toe deze te bespreken. Financiën is niet enkel een technische aangelegenheid, het gaat ook om beleidskeuzen.*

- *Het incident is gesloten.*

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

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

**betreffende "de hinder veroorzaakt door de  
T2000-tram op lijn 62".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

#### MONDELINGE VRAGEN

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

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

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

**concernant "la gestion des véhicules hors d'usage de la STIB".**

**Mme la présidente.-** À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

**QUESTION ORALE DE M. ALAIN DESTEXHE**

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

**concernant "l'aménagement des trottoirs des chaussées de Wavre et d'Ixelles".**

**Mme la présidente.-** En l'absence de l'auteur, la question orale est considérée comme retirée.

**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 "la publication sur le site internet de la STIB de son cadre légal, de son contrat de gestion et de son plan d'entreprise".**

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

**Mme Céline Delforge.-** L'accord de gouvernement contient plusieurs mesures en matière de gouvernance. Parmi celles-ci figure l'obligation pour les organismes pararégionaux, les entreprises publiques et leurs éventuelles filiales ou organismes dérivés de publier sur leurs sites internet régulièrement mis à jour la législation organique qui leur est applicable, ainsi que la législation qu'ils doivent plus particulièrement appliquer, en ce compris les contrats de gestion et plans d'entreprise.

**betreffende "het beheer van de buiten gebruik gestelde MIVB-voertuigen".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DESTEXHE**

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

**betreffende "de aanleg van de stoepen aan de Waverse- en Elsensesteenweg".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, wordt de mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE**

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

**betreffende "de publicatie van het wettelijk kader, het beheerscontract en het ondernemingsplan van de MIVB op haar website".**

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Het regeerakkoord bevat meerdere maatregelen inzake goed bestuur, zoals de verplichting voor pararegionale instellingen en overheidsbedrijven om op hun website de organieke wetgeving te publiceren die op hen van toepassing is, alsook de wetgeving die zij specifiek in toepassing moeten brengen (met inbegrip van beheersovereenkomsten en bedrijfsplannen) en de begrotings- en boekhoudkundige documenten.*

Cette obligation concerne également les documents budgétaires et comptables, sauf dans les cas de dérogation pour cause d'enjeu stratégique ou de respect des règles de concurrence loyale et du secret des affaires.

Interrogé en septembre 2011 par notre collègue Barbara Trachte en Commission des affaires intérieures sur la mise en œuvre de cette mesure, le ministre-président Charles Picqué répondait : "Le 7 juillet 2011, (...) une communication a été faite au gouvernement, afin que l'ensemble de ses membres invitent les organismes dépendant d'eux à faire le nécessaire".

Pourtant, ce 10 juillet 2012, en introduisant les mots-clés "ordonnance", "législation", "budget", "comptes", "contrat de gestion", "plan d'entreprise" sur le moteur de recherche du site internet de la STIB, force est de constater qu'aucun de ces documents n'apparaît.

En cherchant davantage, on trouve le rapport d'activité 2011 et le rapport financier 2011, dans lequel figurent les comptes de la société. Mais pour informer plus complètement et objectivement le public, ainsi que par égard à l'accord de gouvernement, il faudrait également y trouver l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, le contrat de gestion actuel et le plan d'entreprise.

Conformément à l'accord de gouvernement et à la demande formulée par le ministre-président le 7 juillet 2011, des consignes ont-elles été données à la STIB pour qu'elle rende accessible sur son site internet l'ordonnance organique qui la régit, le contrat de gestion dans lequel elle s'inscrit et son plan d'entreprise ?

Dans l'affirmative, à quelle date cette demande lui a-t-elle été adressée ? Pourquoi la STIB ne l'a-t-elle pas encore fait ? Un rappel lui a-t-il été adressé ? Cette obligation de publicité figure-t-elle dans le projet de contrat de gestion actuellement en cours d'élaboration ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** J'ai en effet demandé à la STIB de placer l'ordonnance

*De minister-president antwoordde in september 2011 op een vraag van collega Trachte dat hij op 7 juli 2011 een mededeling aan alle regeeringsleden had gestuurd opdat deze de instellingen onder hun toezicht zouden aansporen het nodige te doen.*

*Toen ik op 10 juli jongstleden de woorden "ordonnantie", "wetgeving", "begroting", "rekeningen", "beheerscontract", "bedrijfsplan" op de zoekmotor van de website van de MIVB intikte, kreeg ik echter geen enkel document te zien.*

*Na wat langer zoeken heb ik uiteindelijk het activiteitenverslag en het financieel rapport 2011 teruggevonden, waarin de rekeningen zijn opgenomen. Voor een meer volledige en objectieve informatie aan het publiek, zouden ook de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, het huidige beheerscontract en het bedrijfsplan op de website moeten staan.*

*Hebt u de MIVB gevraagd om die documenten op haar website te plaatsen? Wanneer? Waarom heeft de MIVB nog geen gevolg aan die instructies gegeven? Hebt u een herinnering gestuurd? Is die publiciteitsverplichting opgenomen in het ontwerp van nieuw beheerscontract?*

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).-** Ik heb de MIVB inderdaad gevraagd om

organique et le contrat de gestion sur son site internet. Entre-temps, cela a été fait.

La STIB communique en termes généraux sur son plan d'entreprise. Il s'agit en effet d'un document interne dans lequel sont décrits des projets qui doivent permettre à la société et à son personnel d'atteindre les objectifs du contrat de gestion. La STIB communique de manière détaillée sur des projets concrets qui sont repris dans le plan d'entreprise et qui concernent directement les clients, comme la charte des clients.

L'obligation de publication n'est pas reprise telle quelle dans la proposition de contrat de gestion qui fait en ce moment l'objet de négociations.

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

**Mme Céline Delforge.-** Plus nous sommes transparents, mieux le citoyen est informé et mieux il peut comprendre les enjeux qui le concernent.

Nous attendons que le futur contrat de gestion soit finalisé pour en demander la publication. Il s'agit d'un document fondamental pour connaître le cadre dans lequel nous évoluons.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE PIVIN

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

**concernant "le nombre d'amendes dressées  
pour les faits d'incivilité au sein du réseau de  
la STIB".**

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

#### QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

*de organieke ordonnantie en het beheerscontract op haar website te plaatsen. Ondertussen is dat gebeurd.*

*Over het ondernemingsplan bericht de MIVB in algemene termen. Het gaat immers om een intern document waarin de projecten beschreven staan die de MIVB moeten toelaten de doelstellingen van het beheerscontract te halen. De MIVB communiceert wel gedetailleerd over concrete projecten in dat ondernemingsplan die de klanten direct aanbelangen, zoals het klantencharter.*

*De verplichting tot publicatie is niet als dusdanig opgenomen in het voorstel van beheerscontract.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Hoe transparanter wij zijn, hoe beter de burger geïnformeerd is en begrijpt wat er op het spel staat.*

*Wij zullen wachten tot het toekomstige beheerscontract voltooid is voordat wij de publicatie van dit essentieel document vragen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

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

**betreffende "het aantal voor overlast op het MIVB-net opgestelde boetes".**

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

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

**concernant "les problèmes de mobilité  
avenue Rogier à Schaerbeek".**

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

**M. Emin Özkara.-** En décembre dernier, je vous avais déjà interpellée à propos des nuisances sonores causées par le tram 62 lors de son passage avenue Rogier à Schaerbeek. Nous sommes aujourd'hui confrontés à un nouveau problème sur la même avenue, qui concerne tant la STIB que la commune de Schaerbeek.

La presse a relayé (notamment dans La Dernière Heure du 2 juillet 2012) les problèmes que rencontrent les riverains et les conducteurs de poids lourds lorsqu'ils passent avenue Rogier à hauteur de l'arrêt Meiser.

En effet, un îlot de sécurité pour piétons, comportant une barrière de sécurité, a été installé à cet arrêt. Les riverains ne remettent pas en cause l'utilité de cette barrière, qui permet aux piétons d'être protégés lors de la montée ou descente du tram, mais plutôt les désagréments liés aux véhicules qui longent la barrière.

Celle-ci réduit considérablement la largeur de l'avenue, ce qui empêche les poids lourds et autres véhicules larges de passer librement. Selon les riverains, toutes les semaines, des rétroviseurs seraient arrachés et des voitures éraflées lors du passage d'autres véhicules.

Comment se fait-il que Bruxelles Mobilité et la commune de Schaerbeek n'aient pas remarqué que la largeur entre la barrière de sécurité et le parking de voirie n'était pas suffisante ? La demande de permis d'urbanisme introduite par la STIB comprenait-elle cet aménagement ? Quelle solution allez-vous apporter pour garantir la sécurité des piétons et améliorer la fluidité du trafic, tout en supprimant les désagréments pour les riverains ?

De façon plus générale, des contrôleurs de

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

**betreffende "de mobiliteitsproblemen op de  
Rogierlaan in Schaerbeek".**

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

**De heer Emin Özkara (in het Frans).- Vorig jaar heb ik u al eens geïnterpelleerd over de geluidsoverlast die tram 62 op de Rogierlaan in Schaerbeek veroorzaakt. Vandaag treedt een nieuw probleem op.**

*De pers maakte gewag van de hinder die buurtbewoners en vrachtwagenchauffeurs ter hoogte van de stopplaats Meiser ondervinden. Daar is een eilandje aangelegd om voetgangers die van of op de tram stappen, te beschermen. Dat eilandje is het punt niet, wel de hinder die geparkeerde voertuigen langs de afrastering veroorzaken.*

*Deze versmallen de laan zodanig dat vrachtwagens en andere voertuigen er nog nauwelijks langs kunnen. Elke week worden zijspiegels afgerukt en autoflanken beschadigd.*

*Waarom hebben Mوبiel Brussel en de gemeente Schaerbeek niet gezien dat de parkeerstrook vanaf de afrastering te smal is? Was de afrastering voorzien in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning? Welke oplossing hebt u bedacht om zowel de veiligheid van de voetganger als de vervoersstroom te garanderen en tevens de geluidshinder aan te pakken?*

*Gaan de inspecteurs van Mوبiel Brussel en van de MIVB de uitvoering van de werken ook na? Is de gemeente Schaerbeek meer dan andere gemeenten het slachtoffer van een gebrek aan coördinatie?*

Bruxelles Mobilité et de la STIB prennent-ils soin de vérifier la mise en œuvre conforme des travaux effectués ? La commune de Schaerbeek est-elle plus touchée que les autres communes bruxelloises par ces problèmes de coordination ?

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

**Mme Brigitte Grouwels, ministre.-** Une barrière avait été placée dans l'avenue Rogier afin de garantir la sécurité des usagers du tram, au cas où le conducteur ouvrirait les portes du tram du mauvais côté. En effet, à cet endroit, l'arrêt se situe à gauche, ce qui est assez inhabituel sur le réseau.

Cet îlot ne figurait pas au permis initial, mais a fait l'objet d'un accord ultérieur de la part de la commune de Schaerbeek, gestionnaire de la voirie. Toutefois, comme il s'est avéré que l'espace entre cette barrière et les véhicules en stationnement le long de la bordure était trop limité, et à la demande formelle de la commune de Schaerbeek, la barrière a été enlevée au mois de juillet 2012. Le problème a ainsi été résolu.

D'une façon générale, il appartient aux gestionnaires de voiries respectifs, c'est-à-dire à la commune pour les voiries communales - dont l'avenue Rogier - et à Bruxelles Mobilité pour les voiries régionales, de procéder au contrôle de la conformité des travaux réalisés par la STIB sur la voie publique, avec les plans approuvés.

En ce qui concerne la coordination, la Commission de coordination des chantiers n'analyse que la faisabilité de l'exécution de chantiers sur les voiries soumises à l'ordonnance, en tenant notamment compte de la viabilité des voiries concernées et des voiries adjacentes pendant l'exécution du chantier. Cette commission n'a pas de pouvoir de décision sur les plans d'aménagement ou sur les permis d'urbanisme délivrés pour l'aménagement d'une voirie.

La Cellule de coordination des chantiers qui la soutient au sein de Bruxelles Mobilité vérifie si une coordination entre les différents impétrants a été effectuée, afin d'éviter la réouverture d'une voirie dans les deux ans après clôture du chantier, ceci sur les voiries régionales uniquement.

De plus, la compétence de contrôle de la bonne

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels (in het Frans).-** *Er werd een hek geplaatst in de Rogierlaan om de veiligheid van de tramreizigers te verzekeren, in geval dat de chauffeur zijn deuren aan de verkeerde kant zou openen. Op deze plaats bevindt de halte zich immers langs de linkerkant, wat ongebruikelijk is.*

*Dit eilandje was niet opgenomen in de oorspronkelijke vergunning, maar maakte het voorwerp van een latere overeenkomst van de gemeente Schaarbeek als wegbeheerder. Later bleek dat de ruimte tussen het hek en de stilstaande voertuigen langs de kant te smal was, en op vraag van de gemeente Schaarbeek werd het hek eind juli 2012 weggehaald.*

*De controle over de goede uitvoering van de werven op de gemeentewegen is een bevoegdheid van de gemeente. Zij is wegbeheerder voor alle gemeentewegen, zoals de Rogierlaan, die al dan niet onderworpen zijn aan de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werven op de openbare weg in het Brussels Gewest. Op dezelfde manier is het gewest wegbeheerder voor alle gewestwegen.*

*De Commissie voor de Coördinatie van de Werken analyseert enkel de haalbaarheid van de uitvoering van de werven op de wegen onderworpen aan de ordonnantie, rekening houdend met onder andere de berijdbaarheid van de betrokken wegen en de aangrenzende wegen tijdens de uitvoering van de werf.*

*Die commissie heeft geen beslissingsrecht over de aanlegplannen noch de stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd voor de aanleg van een weg.*

*De cel Coördinatie van de Werven die de commissie ondersteunt binnen Mobiel Brussel controleert of er een coördinatie tussen de verschillende nutsbedrijven plaatsvond, om te*



exécution des chantiers sur les voiries communales, dont l'avenue Rogier à Schaerbeek, relève de la commune. Celle-ci est gestionnaire de voirie pour toutes les voiries communales, qu'elles soient soumises ou non à l'ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

**concernant "l'acoustique lors de  
l'aménagement des places".**

*(Mme Cécile Jodogne, doyenne d'âge, prend place  
au fauteuil présidentiel)*

**Mme la présidente.-** En l'absence de l'auteure, excusée, la question orale est lue par Mme Carla Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Les riverains de la place des Wallons sont confrontés à des nuisances sonores. Depuis son réaménagement avec un revêtement en dur, la place agit comme un entonnoir qui répercute le bruit et l'amplifie.*

*Il s'impose d'examiner les conséquences acoustiques lors de l'aménagement ou du réaménagement d'une place. Est-il possible de trouver une solution pour la place des Wallons, si possible sans coûts excessifs ? Je pense à la plantation d'arbres ou l'implantation de grands parterres de fleurs.*

*Comment tient-on compte aujourd'hui de l'acoustique lors de l'aménagement des places ? Quelles normes applique-t-on ?*

*vermijden dat een weg na twee jaar opnieuw moet worden opengebroken.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

**betreffende "de akoestiek bij de inrichting  
van pleinen".**

*(Mevrouw Cécile Jodogne, oudste lid in jaren,  
treedt als voorzitter op)*

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag door mevrouw Carla Dejonghe voorgelezen.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Steeds meer Brusselaars klagen over geluidsoverlast. Het toenemende aantal evenementen in de stad, in combinatie met de bevolkingstoename heeft tot gevolg dat vele Brusselaars slapeloze nachten doorstaan. Zo zijn er de gekende problemen in de Sint-Gorikswijk en de wijk rond de Vismarkt, maar ook de omwonenden van het Walenplein kampen met geluidsoverlast.

Akoestisch gezien is het Walenplein momenteel als een trechter die het geluid versterkt en in de richting van de omwonenden stuurt. Het plein werd enkele jaren geleden volledig heraangelegd met een verhard wegdek. Dat wegdek blijkt het geluid te weerkaatsen en te versterken.

Het is logisch dat mensen graag op een plein vertoeven, en het is al even evident dat mensen niet geruisloos door het leven gaan. Het is alleen jammer dat er pleinen worden heraangelegd zonder

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

**Mme Brigitte Grouwels (en néerlandais).-** *L'aménagement de la place des Wallons relève des compétences de la Ville de Bruxelles. La Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries se base sur le "vade-mecum du bruit routier urbain", rédigé conjointement par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement.*

*En outre, dès la phase d'étude, tous les projets de Bruxelles Mobilité sont présentés lors d'une réunion rassemblant l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), la STIB et Bruxelles Environnement. En outre, un représentant de Bruxelles Environnement est présent au sein de la commission de concertation pour la gestion des demandes de permis d'urbanisme.*

*Les nuisances sonores provoquées par le trafic automobile dépendent surtout du revêtement de la voirie et des vitesses de circulation.*

*Parmi les différents types d'asphalte, l'asphalte splitmastic est la plus utilisée en Région de Bruxelles-Capitale. Ses caractéristiques acoustiques se situent entre celles de l'enrobé hydrocarboné et de l'enrobé drainant.*

*La réduction du trafic sur une voirie précise est bien entendu une autre manière de réduire ces nuisances.*

*Dans le cas spécifique des places, les nuisances*

dat er rekening gehouden wordt met de nachtrust van de buurtbewoners. Het is noodzakelijk dat, bij de aanleg of heraanleg van een plein, de akoestische gevolgen onder de loep worden genomen.

Is het mogelijk om in een oplossing te voorzien voor het Walenplein, die liefst niet te duur is? Ik denk bijvoorbeeld aan het planten van bomen of de aanleg van bloemperken, die het geluid kunnen dempen.

Op welke manier wordt vandaag rekening gehouden met de akoestiek bij de aanleg van pleinen? Welke normen worden daarbij gehanteerd?

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

**Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.-** De aanleg van het Walenplein, dat binnen de Vijfhoek gelegen is, behoort tot de bevoegdheid van de stad Brussel. De Directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen baseert zich voor haar herinrichtingsprojecten op het "Vademecum voor wegverkeerslawaaï in de stad", een gezamenlijke publicatie van Mobiel Brussel en Leefmilieu Brussel.

Bovendien worden alle projecten van Mobiel Brussel al tijdens de studiefase besproken op een vergadering met het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), de MIVB en Leefmilieu Brussel. De vertegenwoordigers van Leefmilieu Brussel krijgen daar de gelegenheid om de nodige opmerkingen te maken. Ook over problemen inzake geluidsoverlast kan Leefmilieu Brussel zich uitspreken. Bovendien is een vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel aanwezig op de overlegcommissie voor de behandeling van de stedenbouwkundige aanvragen.

Algemeen beschouwd is geluidshinder door autoverkeer vooral afhankelijk van twee parameters: het wegdek en de verkeerssnelheid.

Voor de wegbedekking kunnen verschillende soorten asfalt gebruikt worden: dichte asfaltbeton (DAB), zeer open asfaltbeton (ZOAB) of steenmastiëkasfalt (SMA).

SMA is het meest aangewende soort asfalt in het

*sonores sont généralement dues au bruit des moteurs et non aux vitesses pratiquées. Par ailleurs, les permis d'urbanisme imposent parfois des recouvrements, à l'instar des pavés, qui amplifient les nuisances.*

*Selon les spécialistes, l'installation de parterres de fleurs ou la plantation d'arbres n'influe guère, voire pas du tout, sur l'objectif de niveaux sonores mesurables.*

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN**

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

**concernant "l'expérimentation d'un dispositif réduisant la dangerosité des rails de tram pour les cyclistes".**

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

#### **QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON**

**À MME BRIGITTE GROUWELS,**

Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De akoestische eigenschappen ervan liggen tussen de twee andere soorten in. De gemiddelde geluidsreductie in verhouding tot DBA is begrepen tussen 1 en 3 dB(A) voor SMA en tussen 3 en 5 dB(A) voor ZOAB.

De reductie van het verkeer op een welbepaalde verkeersweg is uiteraard een bijkomende manier om geluidshinder te verminderen.

Wat het specifiek geval van de pleinen betreft, kan men ervan uitgaan dat de verkeerssnelheid er gemiddeld lager ligt dan op de wegen zelf. De geluidsoverlast in de omgeving van een plein is meestal te wijten aan het geluid van de motoren en niet zozeer aan de verkeerssnelheid.

Er moet ook vermeld worden dat bij de inrichting van openbare ruimte, de stedenbouwkundige vergunning soms bedekkingen oplegt die de geluidshinder vergroten, zoals kasseien of straatstenen.

Verder stellen deskundigen dat bloemperken of bomen weinig of niets veranderen aan de objectief meetbare geluidsniveaus.

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN**

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

**betreffende "het experiment met materiaal dat de tramsporen minder gevaarlijk maakt voor de fietsers".**

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

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON**

**AAN MEVROUW BRIGITTE**

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

**concernant "un parking souterrain à Woluwe-Saint-Lambert".**

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

**QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**concernant "le bilan des activités des motos-taxis en Région bruxelloise".**

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

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

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

**concernant "l'achat de bus usagés par la STIB".**

**Mme la présidente.-** L'auteure ayant posé sa question dans le cadre de son interpellation concernant "l'achat par la STIB de 20 nouveaux bus", et la ministre y ayant répondu, la question est considérée comme sans objet.

**QUESTION ORALE DE MME VIVIANE**

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

**betreffende "een ondergronds parkeerterrein in Sint-Lambrechts-Woluwe".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

**betreffende "de balans van de activiteiten van de taximoto's in het Brussels Gewest".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "de aankoop van tweedehandsbussen door de MIVB".**

**Mevrouw de voorzitter.-** Aangezien de indiener haar vraag heeft gesteld in het kader van haar interpellatie betreffende "de aankoop van 20 nieuwe bussen door de MIVB" en de minister erop heeft geantwoord, is deze vraag doelloos geworden.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW**

**TEITELBAUM**

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

**concernant "l'offre de transport par la STIB  
le dimanche 16 septembre 2012".**

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

**QUESTION ORALE DE M. ARNAUD  
PINXTEREN**

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

**concernant "le résultat de l'étude sur la  
qualité, le confort et la sécurité des pistes  
cyclables".**

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

**VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het vervoeraanbod van de  
MIVB op zondag 16 september 2012".**

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
ARNAUD PINXTEREN**

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

**betreffende "de resultaten van de studie over  
de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van  
de fietspaden".**

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