



**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 27 FÉVRIER 2013**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 27 FEBRUARI 2013**

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 crriv@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.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 crriv@bruparlirisnet.be

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

SOMMAIRE		INHOUD	
INTERPELLATIONS	8	INTERPELLATIES	8
- de Mme Viviane Teitelbaum	8	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	8
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'acquisition de nouveaux bus par la STIB".		betreffende "de aankoop van nieuwe bussen door de MIVB".	
Interpellation jointe de Mme Béatrice Fraiteur,	8	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Béatrice Fraiteur,	8
concernant "l'achat de bus écologiques par la STIB".		betreffende "de aankoop van milieuvriendelijke bussen door de MIVB".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Viviane Teitelbaum, Mme Béatrice Fraiteur.</i>	10	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Viviane Teitelbaum, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i>	10
- de Mme Danielle Caron	15	- van mevrouw Danielle Caron	15
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'évolution de la criminalité au sein du réseau de la STIB".		betreffende "de evolutie van de criminaliteit op het MIVB-net".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Emir Kir, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Danielle Caron.</i>	16	<i>Besprekking – Sprekers: de heer Emir Kir, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Danielle Caron.</i>	16
- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	20	- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	20
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,	

<p>concernant "l'augmentation de la fréquentation en 2012 des usagers sur le réseau de la STIB".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Emir Kir, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.</i></p> <p>- de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "l'amélioration de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".</p> <p>Interpellation jointe de Mme Danielle Caron,</p> <p>concernant "l'amélioration de la vitesse commerciale des bus 95 à la STIB".</p> <p><i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Danielle Caron.</i></p> <p>- de Mme Béatrice Fraiteur</p> <p>à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,</p> <p>concernant "le bilan de la STIB pour l'année 2012".</p> <p><i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Béatrice Fraiteur.</i></p> <p>- de M. Philippe Pivin</p>	<p>betreffende "het toegenomen aantal verplaatsingen op het MIVB-net in 2012".</p> <p><i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Céline Delforge, de heer Emir Kir, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.</i></p> <p>- van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de verbetering van de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB".</p> <p>Toegevoegde interpellatie van mevrouw Danielle Caron,</p> <p>betreffende "de verbeterde reissnelheid van bus 95 van de MIVB".</p> <p><i>Samengevoegde besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevrouw Danielle Caron.</i></p> <p>- van mevrouw Béatrice Fraiteur</p> <p>tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,</p> <p>betreffende "de balans van de MIVB voor 2012".</p> <p><i>Besprekking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Béatrice Fraiteur.</i></p> <p>- van de heer Philippe Pivin</p>
<p>22</p> <p>28</p> <p>28</p> <p>28</p> <p>31</p> <p>35</p> <p>37</p> <p>39</p>	<p>22</p> <p>28</p> <p>28</p> <p>28</p> <p>31</p> <p>35</p> <p>37</p> <p>39</p>

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

concernant "la gestion des incidents sur le réseau routier du territoire régional".

Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Philippe Pivin.

QUESTIONS ORALES

- 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'avis de la Région demandé par le Gouvernement fédéral concernant le projet d'arrêté royal portant sur l'usage du sabot d'immobilisation de véhicules".

- 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 "le déneigement des quais d'embarquement des trams et des arrêts de bus".

- 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 "la vente de tickets de transport sur le site bpost".

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

betreffende "de aanpak van de incidenten op het gewestelijk wegennet".

Besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Philippe Pivin.

MONDELINGE VRAGEN

- van de heer Philippe Pivin

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

betreffende "het door de federale regering aan het gewest gevraagde advies over het ontwerp van koninklijk besluit over het gebruik van de wielklem voor voertuigen".

- van de heer Didier Gosuin

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

betreffende "het ruimen van de sneeuw bij tram- en bushaltes".

- van mevrouw Viviane Teitelbaum

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

betreffende "de verkoop van vervoerbewijzen op de website van bpost".

- de Mme Béatrice Fraiteur	50	- van mevrouw Béatrice Fraiteur	50
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "le réaménagement de la chaussée de Louvain".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de heraanleg van de Leuvensesteenweg".	
Question orale jointe de Mme Annemie Maes,	50	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Annemie Maes,	50
concernant "l'enlèvement des drapeaux et des épaves de voitures jaunes qui délimitaient le projet Walking Madou".		betreffende "de verwijdering van de gele vlaggen en autowrakken die het project Walking Madou zichtbaarheid gaven".	
- de M. Serge de Patoul	54	- van de heer Serge de Patoul	54
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'aménagement des avenues Orban et Madoux à Woluwe-Saint-Pierre".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de aanleg van de Orban- en Madouxlaan in Sint-Pieters-Woluwe".	
- de Mme Viviane Teitelbaum	57	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	57
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'offre de la STIB durant les jours de pic de pollution".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het aanbod van de MIVB tijdens dagen met luchtvervuilingspieken".	
Question orale jointe de M. Paul De Ridder,	57	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul De Ridder,	57
concernant "les mesures de mobilité lors des chutes de neige et de l'alerte smog du 24 janvier 2013".		betreffende "de mobiliteitsmaatregelen ten tijde van de sneeuwval en het smogalarm op 24 januari 2013".	
- de M. Jef Van Damme	62	- van de heer Jef Van Damme	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

concernant "le cinéma flottant du quai des Péniches".

- de M. Paul De Ridder

62

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

concernant "un point de contact pour signaler les défauts des infrastructures routières".

belast met Openbare Werken en Vervoer,

betreffende "de drijvende bioscoop aan de Akenkaai".

- van de heer Paul De Ridder

62

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

betreffende "een meldpunt voor gebreken aan de weginfrastructuur".

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

INTERPELLATIONS

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

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'acquisition de nouveaux bus par la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME BÉATRICE FRAITEUR,

concernant "l'achat de bus écologiques par la STIB".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- La semaine dernière, nous avions déjà abordé le sujet de l'acquisition de nouveaux bus par la STIB. Comme je m'étais jointe à l'interpellation, je n'avais forcément pas obtenu toute une série de réponses. C'est pourquoi je vais à nouveau demander des clarifications.

La semaine passée, vous avez répondu à un collègue qu'un groupe de spécialistes était en train de se réunir afin de réfléchir à une stratégie à long terme pour la flotte de bus. Vous aviez également précisé que la STIB comptait acheter 172 bus au diesel et 163 bus utilisant un autre carburant. Des études menées au sein de la STIB ont également permis de déterminer quels types de bus il était envisagé d'acheter afin de compléter la flotte actuelle.

En février 2012, vous aviez communiqué les conclusions de cette étude dans le cadre d'une réponse à une interpellation. Vous aviez expliqué

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

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 nieuwe bussen door de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR,

betreffende "de aankoop van milieuvriendelijke bussen door de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- We hebben dit onderwerp vorige week al besproken, maar ik kreeg toen niet op al mijn vragen een antwoord.

Vorige week zei u dat een team van specialisten werkt aan een langetermijnstrategie inzake de bussen van de MIVB. U voegde eraan toe dat de MIVB van plan is om 172 bussen met dieselmotoren en 163 bussen die op andere brandstoffen rijden aan te kopen. De MIVB liet studies uitvoeren over de aankoop van nieuwe bussen.

In februari 2012 lichtte u de studieresultaten toe. U zei toen dat meerdere opties, waaronder trolleybussen of elektrische bussen, niet langer werden overwogen en dat de keuze uiteindelijk was gevallen op bussen die op diesel, biobrandstof of gas rijden.

alors que de nombreuses options avaient été écartées : trolleybus, bus électrique, bus à l'éthanol, bus hybride, bus au gaz... L'option des bus roulants - au diesel, au diester et au gaz - a finalement été conservée.

À l'époque, vous disiez également que le mois de juillet 2013 marquerait la fin de l'achat des bus au diesel. Peut-on en déduire que les achats réalisés à partir de cette date concerteront uniquement des bus au diester et au gaz ?

Est-il exact que les essais menés par la STIB sur les bus électriques ne sont pas concluants ?

Est-il bien question de 172 nouveaux bus au diesel et de 163 bus au gaz à commander par la STIB ? Le marché public a-t-il déjà été lancé ?

Une comparaison des coûts des différents modes (gaz, électricité, hybride) a-t-elle été menée par la STIB ?

Quelle est l'estimation du coût additionnel des infrastructures nécessaires aux bus au gaz ?

Le coût d'exploitation au kilomètre n'est-il pas plus élevé pour un bus au gaz que pour un autre type de bus ?

Quelle est la solution qui se révèle la plus économique sur le plan de l'exploitation ?

À partir de juillet 2013, y aura-t-il encore des achats de bus roulant au diesel ou va-t-on choisir exclusivement des véhicules roulant au diester ou au gaz ?

Vous indiquiez la semaine dernière que la STIB suivait les avancées technologiques. Est-ce que cela implique que des options précédemment écartées seraient à nouveau à l'ordre du jour ?

Pourrait-on obtenir les conclusions du groupe de spécialistes qui se réunit actuellement afin de réfléchir à la stratégie à long terme de la flotte de bus ?

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Dans un article de presse datant du 21 janvier 2013, nous apprenons que la

U zei ook dat de laatste diesellussen tegen juli 2013 zouden worden gekocht. Wil dat zeggen dat er daarna enkel nog bussen worden gekocht die op biobrandstof of gas rijden?

Klopt het dat de proeven van de MIVB met elektrische bussen niet bevredigend waren?

Klopt het dat de MIVB 172 bussen met dieselmotoren en 163 exemplaren met gasmotoren zal bestellen? Is de procedure voor de openbare aanbesteding al begonnen?

Heeft de MIVB de kostprijs van de verschillende soorten bussen vergeleken?

Hoeveel zou de nodige bijkomende infrastructuur voor bussen met gasmotoren naar schatting kosten?

Zijn bussen met gasmotoren niet duurder in gebruik dan andere soorten bussen?

Welke bussen zijn het goedkoopst in het gebruik?

Zullen er na juli 2013 nog bussen met dieselmotoren worden besteld, of zullen er enkel bussen worden gekocht die op diester of gas rijden?

Vorige week zei u dat de MIVB de technologische ontwikkelingen op de voet volgt. Wil dat zeggen dat opties die in het verleden werden afgewezen opnieuw zouden kunnen worden overwogen als de technologie is geëvolueerd?

Kunt u ons de conclusies bezorgen van de specialisten die zich met de langetermijnstrategie inzake bussen bezighouden?

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

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Volgens een persbericht plant de MIVB de aankoop

STIB compte faire l'acquisition de 152 bus. Elle s'est engagée à ne plus investir dans le diesel à partir de 2015, et parle de 163 bus au gaz qui entreraient en fonction en 2016. Dans ce même article, le vice-président du Conseil d'administration explique que "le passage au gaz sera fort coûteux", et que "des économies peuvent être faites en optant pour l'hybride".

Comment le gouvernement peut-il justifier le choix du gaz naturel par rapport à toute autre technologie, tous frais confondus ? Quels sont les coûts des bus au gaz d'une part, et des bus hybrides, d'autre part ?

La semaine passée, vous avez sous-entendu qu'il existait des études sur les avantages et les inconvénients de tel ou tel type de bus. Quand espérez-vous donc en obtenir les conclusions ?

Quels seront les lieux d'affectation choisis par la STIB pour remiser les derniers bus diesel qui vont être commandés pour être livrés avant 2015 ? À ma connaissance, les dépôts actuels sont complets.

Ces nouveaux bus au gaz vont-ils être livrés avant l'entrée en vigueur du Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace) ?

Concernant les bus qui ne rouleront plus au diesel, quels seront les investissements qui seront nécessaires pour assurer le remplissage des réservoirs des bus au gaz dans les différents dépôts de la STIB ? Quels seront les délais de préparation des projets et d'obtention des permis pour que les dépôts soient en mesure d'accueillir ces bus ?

Enfin, je voudrais souligner l'incohérence de commander des bus diesel juste avant l'entrée en vigueur de mesures mises en place pour favoriser des technologies alternatives.

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour répondre à l'accroissement spectaculaire de la clientèle de la STIB - 70% en dix ans -, cette dernière doit impérativement augmenter rapidement la capacité de son réseau. Dans ce contexte, la société de transport public va procéder effectivement à la modernisation et à l'extension de sa flotte de bus.

van 152 bussen. De maatschappij heeft beloofd om vanaf 2015 niet meer te investeren in dieselbussen. Vanaf 2016 zouden er 163 bussen op gas in dienst worden genomen. Volgens de ondervoorzitter van de raad van bestuur zou dat echter erg duur zijn en zouden hybride voertuigen heel wat goedkoper zijn.

Hoe rechtvaardigt de regering de keuze voor aardgas? Hoeveel kosten bussen op gas en hoeveel kosten hybride bussen? Zijn er studies over de voor- en nadelen van de verschillende types? Wanneer zult u over de resultaten daarvan beschikken?

Waar zal de MIVB de laatste dieselbussen inzetten die nog voor 2015 besteld worden? De huidige stelplaatsen zijn immers vol.

Zullen de nieuwe bussen op gas geleverd worden voor het Brussels Wetboek van lucht, klimaat en energie (BWLKE) in werking treedt?

Welke investeringen zullen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de gasvoorraden voor de bussen in de verschillende stelplaatsen op peil blijven? Hoeveel tijd is er nodig voor de vergunningen en de projecten om de stelplaatsen aan te passen aan dit nieuw type bussen?

Het is overigens niet echt consequent om nog snel dieselbussen te kopen voor de nieuwe regels in werking treden die het gebruik van alternatieve technologieën bevorderen.

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op tien jaar tijd is het aantal passagiers van de MIVB met 70% toegenomen en dus moet de maatschappij ook haar capaciteit vergroten, door haar vloot te moderniseren en uit te breiden.*

Bussen zijn de gemakkelijkste oplossing, omdat er

Comme les bus ne demandent la construction d'aucune infrastructure ferrée avant d'être mis en service, ils permettent d'augmenter facilement l'offre de transports. Plus de 300 bus viendront ainsi renforcer le parc de véhicules dans les prochaines années. Ils permettront également de procéder au remplacement urgent de véhicules devenus obsolètes.

Dans une première phase, cette commande prévoit la livraison de bus diesel, mais, la STIB s'étant engagée à renoncer à ce type de carburant dès 2015, une technologie alternative sera choisie pour l'acquisition des bus suivants. Le choix de cette technologie n'a pas encore été fixé. L'achat de bus diesel, qui sont disponibles sur le marché, s'imposait, car ils peuvent être livrés rapidement.

La STIB analyse en ce moment les offres reçues de différents soumissionnaires pour l'acquisition des 172 bus diesel. La passation de la commande est prévue pour cet été. La livraison des véhicules sera organisée dans le courant de l'année 2014, soit avant la mise en application des dispositions du Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace) et conformément au futur contrat de gestion.

L'acquisition de ces nouveaux véhicules nécessitera également de disposer de capacités supplémentaires en matière d'entretien et d'entreposage. La STIB est dès lors à la recherche d'un quatrième dépôt-garage. Plusieurs pistes sont à l'étude en la matière.

Parallèlement, la STIB mène une étude comparative des différentes motorisations alternatives au diesel afin de préparer la seconde phase de la commande de bus prévue fin 2014, début 2015. La livraison de ces nouveaux véhicules est prévue dans le courant de l'année 2016. Dans le cadre de cette étude, la STIB teste notamment un bus à propulsion électrique. Les conclusions sont attendues pour le mois de mars.

Quels sont les axes pris en compte pour décider quel type de bus nous allons commander à l'avenir ? Il s'agit par exemple du "life cycle cost", c'est-à-dire le coût sur toute la durée de vie de ces véhicules, de l'environnement, des performances opérationnelles, des risques et de la maturité technologique.

Quel que soit le choix effectué pour ces nouveaux

daarvoor geen bijkomende sporen nodig zijn. De komende jaren komen er daarom ruim 300 bussen bij, waarmee ook verouderde voertuigen vervangen kunnen worden.

Bij de huidige aankoop moest de MIVB wel dieselbussen kopen, omdat die beschikbaar waren op de markt. Na 2015 zal ze echter kiezen voor een alternatieve technologie. Welke dat wordt, ligt nog niet vast.

Momenteel analyseert de MIVB de offertes van verschillende busbouwers voor 172 dieselbussen. Die zullen geleverd worden in 2014, vóór het BWLKE van kracht wordt en conform het nieuwe beheerscontract.

Deze nieuwe voertuigen moeten ook onderhouden worden en ondergebracht kunnen worden in een stelplaats. Daarom is de MIVB momenteel op zoek naar een vierde stelplaats.

Daarnaast bestudeert de MIVB de mogelijke alternatieven voor diesel, om de tweede bestelling van bussen voor te bereiden. Die worden eind 2014, begin 2015 besteld en in 2016 geleverd. Hierbij test de MIVB onder meer een elektrische bus.

Bij de keuze voor een bepaald type van bus, zullen we onder meer rekening houden met de 'life cycle cost' (de kostprijs over de hele levenscyclus van de voertuigen), de operationele performantie, de risico's en de technologische maturiteit. Wat de keuze ook wordt, de nieuwe bussen zullen in elk geval duurder zijn dan de dieselbussen, hetzij omdat ze duurder zijn geworden doordat de technologie complexer is, hetzij doordat er nog heel wat bijkomende infrastructuur voor nodig is (oplaadpunten voor gas of elektriciteit, enzovoort). Voor een deel kan dat gecompenseerd worden door een lagere exploitatiekost. Het eerste doel is natuurlijk om de uitstoot van fijne deeltjes te verminderen.

bus propres, tout indique que ceux-ci seront plus coûteux que les bus au diesel actuels soit à l'acquisition de véhicules dont la technologie est plus complexe, par exemple les hybrides, soit en investissements d'infrastructure, par exemple avec l'installation d'une station de compression de gaz ou de rechargement de batterie en ligne. Une partie de ces surcoûts pourra être compensée par une diminution du coût direct d'exploitation, comme le coût des carburants, par exemple. Notre but est évidemment d'obtenir un impact favorable sur les émissions de particules.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- J'ai du mal à comprendre. On a pris la décision d'utiliser d'autres technologies à partir de 2015. On passe maintenant une commande qui doit être livrée en 2014 et, pour l'un des marchés, on continue avec des bus diesel. Tout est-il à ce point figé ? Certains contrats avaient-ils déjà été discutés auparavant ? Je comprends qu'il y a une urgence, mais justifie-t-elle ces décisions-là ?

Il était question d'un dépôt de bus et de trams à la station de métro Heysel. S'agit-il du quatrième garage de la STIB que vous évoquez ? Ou bien cherchez-vous encore ailleurs, et si oui, pourquoi ?

Au départ, les bus au gaz devaient parcourir de courtes distances. Ce problème est-il réglé ? Ces bus pourront-ils effectuer des trajets aussi longs que les autres ?

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

Mme Béatrice Fraiteur.- La ministre justifie l'aberrante nouvelle commande de bus diesel par l'urgence. Il serait quand même dommage qu'aujourd'hui, en 2013, on commande encore une technologie dont on sait qu'elle n'est pas à la pointe, alors qu'on aurait pu prévoir un important achat de bus dirigé plus vite vers les technologies alternatives.

Certes, vous n'êtes pas opposée à l'option d'une technologie alternative, mais le choix n'est pas encore arrêté, puisque nous attendons le résultat de l'étude.

Quels seront les investissements nécessaires, par

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Ik begrijp niet dat de MIVB nog snel dieselbussen bestelt voor levering in 2014, terwijl ze beloofd heeft om vanaf 2015 geen dieselbussen meer te kopen. Gaat het om contracten die al vastlagen? Ik begrijp dat er haast bij is, maar is dat een voldoende reden?*

Er is sprake van een tram- en busstelplaats aan de metrohalte Heizel. Is dat de vierde stelplaats waar u het over heeft? Of zoekt u nog elders en zo ja, waarom?

De bussen op gas konden oorspronkelijk enkel korte trajecten aan. Is dat probleem ondertussen opgelost?

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Ik betreur dat de MIVB in 2013 nog bussen koopt met een bepaalde technologie, waarvan ze weet dat die niet meer up to date is, terwijl dit nu net een uitgelezen kans was om meteen over te schakelen op een nieuwe technologie.*

Er is nog geen nieuwe technologie gekozen, daarvoor is het wachten op een studie. Welke investeringen zullen er nodig zijn, bijvoorbeeld om de bussen op gas te vullen op de diverse stelplaatsen? Hoeveel tijd is er nodig voor de vergunningen en de werken die nodig zijn om de stelplaatsen klaar te krijgen? En wat is er nodig voor andere technologieën?

exemple pour le remplissage des bus à gaz dans les différents dépôts de la STIB ? Quels seraient les délais de préparation et d'obtention de permis pour que le dépôt soit en mesure d'accueillir ces bus ? Et pour les autres technologies alternatives ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a effectivement urgence car nous devons absolument pouvoir disposer maintenant de davantage de bus.

Mme Béatrice Fraiteur.- Nous le savions déjà !

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Certes, mais la décision d'opter pour des technologies moins polluantes est relativement récente. En effet, nous pourrions nous orienter vers de grands marchés pour ces bus diesel dont nous avons besoin ! Nous savons déjà qu'il nous faudra acheter plus de 300 bus !

Le gouvernement, après avoir longuement débattu, a fait le choix d'abandonner le diesel et d'opter pour des technologies alternatives plus propres...

(*Remarques de Mme Teitelbaum*)

Je peux comprendre une certaine impatience : j'aimerais, moi aussi, disposer dès maintenant du bus idéal - électrique, par exemple - qui pourrait circuler partout à Bruxelles.

Il nous faut toutefois être sûrs de la fiabilité de ces technologies pour pouvoir les utiliser convenablement dans notre Région. C'est pourquoi nous effectuons des tests, par exemple, avec des bus électriques.

Nous étudions toutes les alternatives car le choix de la technologie se révélera déterminant pour bon nombre d'investissements. Ainsi, si nous optons pour le gaz, il nous faut construire une station à cet effet. Cela prend du temps... Il nous faut commander des bus dès maintenant car c'est une opération qui ne se fait pas comme on commande un petit pain chez le boulanger !

Ce changement de technologie que nous voulons opérer nécessite une étude approfondie, sur la base

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er is inderdaad haast bij, want we hebben dringend meer bussen nodig.*

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Dat wisten we al!*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De beslissing om voor minder vervuilende technologieën te kiezen, is echter vrij recent.*

(Opmerkingen van mevrouw Teitelbaum)

Ik begrijp uw ongeduld: ik zou ook liefst nu al over de ideale bus beschikken. We moeten er echter eerst zeker van zijn dat de technologieën op punt staan en dat ze bruikbaar zijn in het Brussels Gewest. Daarom voeren we tests uit.

We bestuderen alle alternatieven. De keuze voor een bepaalde technologie zal bepalend zijn voor een hele reeks investeringen. Als we voor gas opteren, moeten we daar bijvoorbeeld een station voor bouwen. Dat kost tijd en daarom moeten we nu al een eerste reeks dieselbussen kopen.

De vergelijkende studies moeten tegen maart klaar zijn, waarna de regering zal beslissen. Voordien kan ik nog niets meer zeggen. Kortom, we zoeken een andere oplossing dan diesel, maar dat kost heel wat tijd en ondertussen hebben we alvast dringend 170 bussen nodig.

Voor de vierde garage zoeken we een vestigingsplaats in de stad. Er zijn verschillende mogelijkheden. Dit staat los van de stelplaatsen die voorzien zijn in het beheerscontract.

de comparaisons. Cette étude touchera à sa fin en mars. Le gouvernement prendra alors sa décision, ce qui aura une influence sur le nombre et la nature des investissements.

Je ne peux pas vous en dire davantage à l'heure actuelle. Lorsque nous disposerons de l'étude, que nous aurons évalué les coûts de chaque option, que nous aurons le temps nécessaire à la mise en œuvre du projet, nous pourrons trancher quant au choix d'une technologie particulière.

Le fait de vouloir opter pour une autre solution que le diesel nous oblige à prendre le temps de l'analyse. N'en demeure pas moins l'urgence d'acquérir un peu plus de 170 bus.

Pour ce qui est du quatrième garage, nous recherchons un entrepôt dans la ville. Plusieurs sites potentiels sont examinés. Le site qui sera choisi sera distinct des grands dépôts prévus dans le contrat de gestion.

Mme Viviane Teitelbaum.- Il y a un an, vous me répondiez la même chose concernant la recherche de dépôts. Je vous invite aussi à relire la réponse que vous aviez donnée à Mme d'Ursel à ce propos. Je relève des contradictions dans vos réponses et des éléments de dossier qui ne semblent guère avoir progressé. Si l'on poursuit au même rythme, dans un an, vous nous direz qu'il y a urgence.

Ce gouvernement est en place depuis 2009 et nous arrivons en fin de législature. Il s'avère urgent de procéder à une nouvelle commande de bus et de prendre des décisions en termes de technologies plus propres. Nous savons bien que nous voulons une ville-Région qui réduira les émissions de gaz à effet de serre. C'est un peu facile de ressasser les mêmes réponses pour s'étonner ensuite qu'il y a urgence. Dans un an, d'autres urgences se présenteront.

Mme Béatrice Fraiteur.- Les éléments de votre réponse ne sont pas neufs puisqu'ils figurent déjà dans la déclaration de politique générale. Quant au choix d'une technologie alternative concernant les transports en commun, nous devons montrer l'exemple. Or, vous reportez ce choix à la législature prochaine, ce qui est regrettable lorsque l'on considère les enjeux de développement durable défendus par ce gouvernement.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Dat hebt u een jaar geleden ook al gezegd, maar er schijnt nog niet veel veranderd te zijn. Volgend jaar zult u wellicht weer zeggen dat er haast bij is.*

De regeerperiode loopt op haar einde en het blijkt nu dringend nodig om nieuwe bussen te bestellen en om over te schakelen op een nieuwe technologie. Als u echter altijd dezelfde antwoorden geeft, is het geen wonder dat alles op de duur dringend wordt.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Wat u zegt, staat al in de beleidsverklaring. Het gewest moet met haar keuze voor een alternatieve technologie het voorbeeld geven, maar u stelt dit helaas uit tot de volgende regeerperiode.*

Il s'avère par ailleurs urgent de trouver un entrepôt pour les bus diesel.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En un an, ce dossier a progressé puisque la procédure de marché public concernant les 172 bus est lancée, et que des offres ont été déposées par les soumissionnaires. La commande devrait d'ailleurs se concrétiser cet été.

- *Les incidents sont 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 "l'évolution de la criminalité au sein du réseau de la STIB".

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

Mme Danielle Caron.- Permettez-moi de faire le point, avec vous, sur l'évolution de la criminalité au sein du réseau de la STIB.

Il ressort du rapport de 2011 de l'Observatoire bruxellois de la prévention et de la sécurité les chiffres suivants. Les agressions physiques envers les usagers de la STIB en 2010 ont été de 773 cas, soit une augmentation de 300 unités par rapport 2009. En 2005 et 2006, ce type d'agressions s'élevait à une centaine de cas seulement. Les agressions verbales envers un tiers en 2010 étaient de 122, soit une augmentation de 27 cas par rapport à 2009 et 2008. Les agressions physiques envers le personnel de la STIB en 2010 ont été de 193. Les années 2011 et 2012 auront probablement vu une très nette augmentation de celles-ci. Les agressions verbales envers le personnel de la STIB en 2010 étaient de 716, soit une augmentation de 157 cas par rapport à 2009 et 2008.

Pour rappel, selon le ministre-président Charles Picqué dans une interview parue dans l'édition du 24 novembre 2011 du journal Le Soir, en réponse à cette augmentation de la criminalité au sein de la STIB, l'un des projets consistait à "créer un corps de police spécial métro dont les salaires seraient

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De offertes voor de levering van 172 bussen zijn al ingediend en deze zomer wordt de bestelling geplaatst. Binnen een jaar zal er dus al heel wat veranderd zijn.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

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

betreffende "de evolutie van de criminaliteit op het MIVB-net".

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Het verslag van 2011 van het Brussels Observatorium voor de veiligheid en de misdaadpreventie schetst de evolutie van de criminaliteit op het MIVB-net. Fysieke agressie tegen MIVB-reizigers is in 2010 773 keer vastgesteld, 300 gevallen meer dan in 2009. In 2005 en 2006 waren dat er slechts een honderdtal. Verbale agressie werd in 2010 122 maal vastgesteld, 27 gevallen meer dan in 2009 en 2008. Fysieke agressie tegen MIVB-personnel vond in 2010 193 keer plaats. Hoogstwaarschijnlijk is dat cijfer in 2011 en 2012 gestegen. Verbale agressie tegen MIVB-personnel werd in 2010 716 keer vastgesteld, of 157 keer meer dan in 2009 en 2008.*

In een interview van Le Soir van 24 november 2011 stelde minister-president Charles Picqué dat de toename van de criminaliteit bij de MIVB moest worden aangepakt met de oprichting van een speciaal metropolitiecorps. Het gewest moet de taken van dat corps vastleggen en deze mensen betalen. Ook moet met elke politiezone contact worden gezocht en meer overleg met preventie- en veiligheidsagenten van de MIVB plaatsvinden.

Dat corps zou volgens hem specifieke metrotaken

payés par la Région. La Région fixerait les tâches et les priorités du corps. Il faudrait une interface avec les policiers de chaque zone et une interpénétration plus poussée qu'aujourd'hui avec les agents de prévention et de sécurité de la STIB".

Les éléments principaux seraient "en faire un métier spécifique, définir des priorités, des types d'action et un nombre de policiers. On pourrait commencer par 100 policiers dévolus au métro. C'est un chiffre compatible avec nos moyens financiers. Grâce à l'Observatoire de la prévention et de la sécurité, on peut avoir une image précise de la criminalité dans la Région". Et, de là, définir les interventions nécessaires pour diminuer les incivilités et les délits afin "que les usagers aient confiance dans la sécurité et l'ambiance du métro".

Pouvez-vous me dire où en est le projet émis par le ministre-président Charles Picqué ?

Ne possédant pas les chiffres de l'Observatoire bruxellois de la prévention et de la sécurité pour 2011 et 2012, j'aurais voulu connaître leur évolution. Est-elle positive ou négative ?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir.- La question de la sécurité sur le réseau de la STIB est récurrente dans les rencontres avec nos concitoyens. Ceux-ci évoquent les problèmes de sécurité au niveau de l'accès aux métros ou à l'intérieur des trams. Il s'agit donc d'un sujet extrêmement important.

L'interpellation de Mme Caron me donne l'occasion de vous sensibiliser à la mise en œuvre du programme qui consiste à assurer une présence policière dans les transports publics, programme que nous attendons depuis plusieurs années.

Nous nous réjouissons que des moyens aient été dégagés à cette fin au niveau fédéral et que notre ministre-président ait décidé de les investir dans un dispositif régional.

La forme donnée à cette mise en œuvre est notamment la création, au sein de chaque zone de police, d'une brigade de police spécifique aux transports publics.

kunnen uitvoeren en uit een honderdtal politieagenten bestaan, een voor het gewest financieel haalbare kaart. Speciale interventies zouden misdrijven en inciviek gedrag kunnen terugdringen zodat reizigers zich op de metro veilig voelen.

Hoever staat het met dat project van minister-president Picqué? Hoe zien de cijfers van het Brussels Observatorium voor de veiligheid en de misdaadpreventie er in 2011 en 2012 uit?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Veiligheid op het MIVB-net is een thema dat burgers vaak aansnijden. Metro-ingangen of trams zijn volgens hen gevaarlijke plekken.*

We wachten al jaren op de uitvoering van het plan om het openbaar vervoer van politieaanwezigheid te voorzien.

We zijn blij te horen dat de federale overheid daartoe middelen heeft vrijgemaakt en dat onze minister-president daarmee een gewestelijk dispositief plant.

Elke politiezone zou een speciale brigade aan het openbaar vervoer toewijzen. Het politiecollege van Brussel-Noord werkt dit programma tegen augustus 2013 concreet uit.

De politiezones hebben echter nog geen bevestiging ontvangen dat de nodige middelen voor deze brigades onderweg zijn.

Le collège de police de la zone de Bruxelles-Nord (Polbruno) travaille à la mise en œuvre de ce programme, qui devrait se concrétiser au début du mois d'août 2013.

Cependant, les zones de police n'ont toujours pas reçu confirmation des budgets qui leur seront alloués pour la création de ces brigades de police. Au moment où elles rédigent leur budget pour 2013, il serait intéressant qu'elles connaissent l'apport budgétaire dont elles bénéficieront afin de l'inscrire en termes de recettes et de dépenses.

La mise en œuvre du partenariat entre la STIB, la Région et l'État fédéral avec les zones de police pour sécuriser les transports publics est essentielle si l'on veut favoriser l'accès aux transports publics d'un plus grand nombre de voyageurs. À l'heure actuelle, les problèmes de sécurité sont malheureusement encore trop nombreux à certaines heures, sur certains trajets.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Permettez-moi tout d'abord de retracer les différentes initiatives prises depuis près d'un an pour assurer la sécurité dans les transports publics bruxellois.

À la suite de l'agression mortelle dont a été victime l'un des superviseurs de la STIB en avril 2012, les autorités politiques, en accord avec la société bruxelloise de transport public, ont mis en place une série de mesures de sécurisation du réseau.

Premièrement, la présence policière a été renforcée : 400 policiers, répartis entre les polices fédérale (150 policiers) et locales (250 policiers) ont été spécialement affectés à la sécurisation des transports publics bruxellois. En outre, de nouvelles recrues ont rejoint - et continuent de rejoindre - le service de sécurité de la STIB.

À l'époque, le cadre était de 155 agents de sécurité. Aujourd'hui, il est passé à plus de 200 agents. D'ici à la fin 2013, la STIB comptera 237 agents de sécurité. L'effort de recrutement s'élève à 82 personnes. À ce chiffre s'ajoutent encore 14 personnes pour l'encadrement, la techno-prévention et les initiatives sociétales.

Soit, en tout, ce sont près d'une centaine de

Het partnerschap tussen de MIVB, het Gewest en de federale overheid met de politiezones inzake veiligheid van het openbaar vervoer is essentieel als men meer reizigers wil aantrekken. Jammer genoeg doen zich op sommige trajecten en tijdstippen nog te veel veiligheidsproblemen voor.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Ik zal een overzicht geven van de maatregelen die sinds een jaar worden genomen om de veiligheid op het openbaar vervoer te verbeteren.*

Nadat een personeelslid van de MIVB in april 2012 overleed als gevolg van agressie, nam de overheid in overleg met de MIVB een reeks maatregelen om het openbaar vervoer te beveiligen.

Ten eerste werden er 400 extra politieagenten ingezet op het openbaar vervoer, waarvan 150 federale en 250 lokale agenten. Er werd en wordt nog steeds veiligheidspersoneel aangeworven bij de MIVB.

Begin 2012 beschikte de MIVB over 155 veiligheidsagenten, nu zijn het er al meer dan 200. Tegen eind 2013 moeten er 237 in dienst zijn. Er zijn ook 14 personeelsleden aangenomen voor de begeleiding en technologische en maatschappelijke maatregelen die verband houden met veiligheid.

In totaal worden er dus dankzij de samenwerking van de federale overheid, het Brussels Gewest, de politiezones en de MIVB ruim honderd

personnes qui sont liées à la sécurité, grâce aux efforts conjoints du niveau fédéral, de la Région, des zones de police et de la STIB.

Deuxièmement, les compétences des agents de sécurité de la STIB ont été élargies. Les agents de sécurité de la STIB peuvent désormais agir de manière plus efficace, dans un périmètre plus large et mieux défini. Certes, ce ne sont pas des agents de police, mais ils ont davantage de moyens d'action.

En cas d'infraction à la réglementation en vigueur en matière de transports publics notamment, les agents de sécurité peuvent désormais, par exemple, exiger la carte d'identité du voyageur. Si la personne refuse de s'identifier, ils peuvent la retenir jusqu'à 30 minutes, en attendant l'arrivée de la police.

En cas de crime ou de délit de droit commun ou si la personne a eu un comportement mettant gravement en danger la sécurité des tiers ou sa propre sécurité, la durée de la rétention est passée de 30 minutes à maximum 2 heures.

Le périmètre où peuvent agir les agents de sécurité de la STIB a été étendu à tous les lieux qui lui appartiennent, qu'ils soient ou non accessibles au public, y compris aux arrêts de bus et de tram.

En cas d'accident, de crime ou délit commun ou encore en cas de comportement mettant gravement en danger la sécurité des tiers ou de l'intéressé, les agents de sécurité peuvent intervenir aussi sur la voie publique aux alentours du véhicule de transport public, en attendant l'arrivée de la police.

La collaboration entre le service de sécurité de la STIB et les forces de l'ordre a par ailleurs été renforcée. Une ligne d'urgence a été mise en service entre le bureau de coordination des opérations du service de sécurité de la STIB et la police. Cette ligne permet une intervention prioritaire en cas d'agression grave perpétrée à l'encontre d'un membre du personnel de la STIB.

Enfin, de nouvelles dispositions légales permettent désormais aux polices fédérale et locales d'accéder librement et gratuitement aux images des caméras de surveillance des sociétés de transport public.

Ces différentes mesures ont porté leurs fruits. Bien que ne disposant pas encore de chiffres validés, je

personeelsleden aangeworven voor het veiligheidsbeleid.

Ten tweede werden de bevoegdheden van het veiligheidspersoneel van de MIVB aanzienlijk uitgebreid. De veiligheidsagenten hebben uiteraard niet dezelfde bevoegdheden als politieagenten, maar ze kunnen nu al veel efficiënter werken.

Ze kunnen nu bijvoorbeeld de identiteitskaarten controleren van passagiers die het reglement overtreden. Vroeger was dat onmogelijk en konden ze iemand die weigerde om zich te identificeren maximum een halfuur vasthouden totdat de politie kwam.

Als een passagier een misdrijf pleegt of de veiligheid van anderen of zichzelf ernstig in gevaar brengt, kan hij voortaan maximum 2 uur worden vastgehouden door de veiligheidsdienst van de MIVB.

Veiligheidsagenten zijn voortaan ook bevoegd om op alle plaatsen die behoren tot de perimeter van het openbaar vervoer in te grijpen, dus ook bij bus- en tramhaltes.

In geval van een ongeluk, een misdrijf of wanneer iemand anderen of zichzelf ernstig in gevaar brengt, mogen veiligheidsagenten ook tussenbeide komen op de openbare weg, in de omgeving van een voertuig van de MIVB, tot de politie toekomt.

De samenwerking van de veiligheidsdienst van de MIVB met de ordediensten is aanzienlijk verbeterd. De veiligheidsdienst van de MIVB beschikt nu over een rechtstreekse noodlijn naar de politie, die ernstig geweld tegen personeelsleden van de MIVB met voorrang kan behandelen.

Dankzij nieuwe regelgeving kan de federale en lokale politie onbeperkt en gratis de beelden van veiligheidscamera's van de MIVB bekijken.

Deze maatregelen hebben al resultaten opgeleverd. Hoewel ik nog niet over definitieve cijfers beschik, hebben de diensten van de MIVB vastgesteld dat de verbale en fysieke agressie tegen personeel van de MIVB afneemt.

Daaruit blijkt dat de veiligheidsmaatregelen efficiënt zijn. Ik kan u echter nog geen definitieve cijfers verstrekken.

peux vous dire que les premières observations relatives aux agressions, aussi bien physiques que verbales envers les voyageurs et envers le personnel de la STIB, montrent une diminution du nombre de faits sur la base des constats dressés par les services de la STIB par rapport à 2011.

Cette tendance témoigne de l'efficacité des mesures de sécurisation du réseau de transport public déployées depuis le printemps dernier. Je ne peux pas encore vous donner de chiffres parce qu'ils ne sont pas validés. Nous n'avons pas encore regroupé les chiffres du service de sécurité de la STIB et ceux de la police.

Pour répondre à M. Kir, les moyens que nous avions promis aux communes pour collaborer à la sécurisation du réseau des transports publics relèvent du gouvernement fédéral et du ministre-président de la Région. Je lui ferai part de ce souci, qui est partagé par toutes les zones de police. Le gouvernement fédéral est en train de travailler sur le volet sécurité qui concerne Bruxelles. J'espère que, dans ce cadre-là, les moyens seront rapidement dégagés pour les zones de police.

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

Mme Danielle Caron.- Je m'étonne toujours qu'en Belgique, il faille attendre des faits graves avant de prendre des mesures. Hélas, la Région bruxelloise suit la même tendance.

En décembre 2011 déjà, place Paduwa, nous avons connu l'agression d'un chauffeur de bus. Puis en avril 2012, nous avons dû attendre un événement grave pour qu'on bouge enfin alors que le corps de police spécial métro avait été prévu par notre ministre-président depuis des années.

Je remercie M. Kir pour son intervention qui apporte un complément d'information à la mienne. C'est une bonne idée de mettre en place une brigade de police locale. Quatre bourgmestres avaient suggéré de pouvoir recourir à certains personnels comme les militaires. Vous-même aviez proposé l'intervention de corps fédéraux. Aujourd'hui, cela devient indispensable. Je le constate dans d'autres villes comme Lyon ou Paris qui disposent d'un personnel présent.

Chez nous, il n'y a pratiquement plus de guichetiers ou de présence humaine dans les stations de métro.

Mijnheer Kir, er zijn inderdaad middelen beloofd aan de gemeenten om mee te werken aan veiliger openbaar vervoer, maar dat is een gedeelde verantwoordelijkheid van de federale overheid en de Brusselse minister-president.

Ik zal minister-president Picqué eraan herinneren, want ook de politiezones zijn vragende partij. De federale regering werkt aan het veiligheidsbeleid voor Brussel. Ik hoop dat de Brusselse politiezones zo snel mogelijk worden versterkt.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Het verbaast me dat er in dit land altijd iets ernstigs moet gebeuren voordat er maatregelen worden genomen.*

In december 2011 werd er al een buschauffeur aangevallen. In april 2012 viel er een dode. Toen pas kwamen er eindelijk maatregelen om de metrobrigade waar minister-president Picqué al jaren om vroeg in te voeren.

Ik dank de heer Kir voor zijn inbreng. Het is een goed idee om een brigade op te richten bij de lokale politie. Vier Brusselse burgemeesters stelden zelfs voor om militairen in te zetten. U wilde een beroep doen op de federale reserve. Dat is niet haalbaar. Ik stel echter vast dat in Lyon of Parijs altijd politie aanwezig is op het openbaar vervoer.

In de Brusselse metrostations is er amper nog personeel aanwezig. Dat zou nochtans goed zijn voor de sociale controle. Loketbedienden kunnen bijvoorbeeld een oogje in het zeil houden.

In 2010 waren er 713 gevallen van agressie tegen

C'est pourtant un contrôle évident. Voyez la station De Brouckère où, en général, il y a toujours quelqu'un qui, l'air de rien, canalise, informe ou sort de temps en temps de son guichet pour aller voir ou interpeller un passant. Malheureusement, ce genre de présence se fait rare dans nos stations de métro. Je ne parle même pas des trams et des bus.

Je vous ai donné la statistique de 713 agressions physiques envers des usagers. Ces chiffres remontent à 2010 certes, mais ils sont déjà élevés. On sait aussi que les clients de la STIB ne font pas facilement appel à la police. Les événements de 2011 et de 2012 ajoutent à notre perplexité. Je vous demande donc d'insister auprès du ministre-président pour que cette brigade soit mise en place au plus vite.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENVEN

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

concernant "l'augmentation de la fréquentation en 2012 des usagers sur le réseau de la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- L'année 2012 s'est révélée être un bon cru pour la STIB en ce qui concerne la fréquentation sur le réseau, lequel a enregistré un accroissement du nombre de déplacements de 5,76% par rapport à l'année 2011. On enregistre ainsi 348,8 millions de voyages en 2012, ce qui permet d'entrevoir une fréquentation en 2016 de l'ordre de 400 millions de déplacements.

Cette belle progression du nombre de déplacements sur le réseau de la STIB ne peut laisser indifférent, car il faut pouvoir faire face à cet accroissement de la demande et donc adapter l'offre en conséquence.

La première question qui se pose est celle des

passagiers van de MIVB. Bovendien doen veel mensen geen aangifte bij de politie. De feiten van 2011 en 2012 laten ons verre van onverschillig. U moet er bij minister-president Picqué op aandringen dat er zo snel mogelijk een brigade voor het openbaar vervoer wordt opgericht.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENVEN

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

betreffende "het toegenomen aantal verplaatsingen op het MIVB-net in 2012".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- In 2012 registreerde de MIVB 5,76% meer verplaatsingen dan in 2011, met andere woorden zo'n 348,8 miljoen trajecten. Tegen 2016 zouden dat er ongeveer 400 miljoen zijn.

Ons aanbod moet dus drastisch omhoog.

Maar dan rijst onmiddellijk de vraag naar middelen. In hoever kan het huidige vervoersnet aan de stijgende vraag tegemoetkomen? Hoe verklaart u deze stijging van 5,76% terwijl het net intussen amper is uitgebreid?

We zijn benieuwd wat het nieuwe beheerscontract in dat verband zal stipuleren.

moyens à mettre en œuvre à brève échéance afin de rencontrer la demande. Dans quelle mesure le réseau actuel peut-il faire face à cette demande en progression ? Comment expliquer la hausse de fréquentation de 5,76% en 2012 par rapport à 2011, alors que le réseau n'a guère connu d'extension ni de création de lignes ?

Nous sommes impatients de prendre connaissance du futur contrat de gestion qui a pris plus d'un an de retard, pour découvrir les propositions concrètes pour mieux rencontrer la demande dans les prochaines années.

Nous aimerais savoir comment s'est répartie cette augmentation de fréquentation sur le réseau de la STIB en 2012. Les récentes extensions - fort symboliques par ailleurs - de lignes de trams remontent à mars 2011 pour la ligne 94, et à fin août 2011 pour la ligne 62. Ce ne sont certes pas ces deux minitronçons qui ont contribué à l'augmentation de la fréquentation enregistrée en 2012.

On relève qu'en certains points du réseau, notamment entre la place Rogier et le quartier du Midi, les trams sont souvent plus que bondés. Les usagers doivent dès lors laisser passer un ou deux trams avant de pouvoir trouver une place.

Comme l'année 2012 n'a vu aucune création ni extension de ligne, on peut en déduire que le taux d'occupation moyen des véhicules a augmenté. Quels sont les constats de la STIB à cet égard ? La STIB envisage-t-elle de mettre davantage de véhicules en circulation sur les lignes les plus fréquentées ? Dans quelle mesure n'est-il pas nécessaire de rétablir certaines liaisons ou d'envisager de nouvelles connexions sur un réseau qui affiche une saturation en certains points ?

Ces chiffres et les projections qui sont faites pour 2016 appellent des actions rapides tant à court qu'à moyen terme. On est surpris de ne pas avoir de signaux clairs d'une prise de conscience de la nécessité de mesures concrètes.

Pourquoi la décision relative au métro sur l'axe nord-midi traîne-t-elle ? Quelles sont les mesures concrètes d'abandon de certaines ruptures de charge, d'extension de lignes existantes prévues pour répondre de façon efficace aux attentes d'une clientèle de plus en plus importante et confrontée

Hoe is de stijging in 2012 over het MIVB-net verdeeld? We kunnen moeilijk geloven dat de veeleer symbolische uitbreiding van lijn 94 in maart 2011 en van lijn 62 eind augustus 2011 deze toename hebben teweeggebracht.

Tussen het Rogierplein en het Zuidstation zijn de trams vaak overvol.

In 2012 is nochtans geen enkel traject verlengd en kwamen er evenmin nieuwe bij. De bezettingsgraad van de trams moet dus gestegen zijn. Wat heeft de MIVB in dat verband vastgesteld? Is de MIVB van plan om op de drukste trajecten meer voertuigen in te zetten? Zouden sommige trajecten of verbindingen best niet opnieuw worden ingelegd?

De voorspellingen voor 2016 maken actie op korte en lange termijn noodzakelijk. We zien echter geen duidelijke signalen dat daar werk van wordt gemaakt.

Waarom blijft de beslissing over de noord-zuidmetro aanslepen? Welke concrete maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat mensen minder moeten overstappen en om bestaande lijnen, waarop de vraag veel groter is dan het aanbod, uit te breiden?

Is de toename van het cliënteel gelijk verspreid over het MIVB-net of zijn er bepaalde verbindingen waar de toename veel groter is?

Betekent de toename van het cliënteel dat de voertuigen voller zitten? Leidt dat niet tot langere stoptijden aan de haltes en dus tot een lagere commerciële snelheid?

Moeten bepaalde lijnen niet herdacht worden?

chaque jour davantage à une absence de confort ?

L'augmentation de fréquentation observée en 2012 sur le réseau de la STIB se répartit-elle de façon homogène sur l'ensemble du réseau ? Dans la négative, quels sont les axes qui ont connu le taux d'accroissement le plus élevé ?

Faut-il déduire de l'accroissement de fréquentation que le taux d'occupation a augmenté dans les véhicules et n'arrive-t-on pas, dans certains, cas à une saturation entraînant inévitablement des arrêts prolongés et donc une diminution de la vitesse commerciale ?

Ne conviendrait-il pas enfin de repenser certaines lignes du réseau afin d'étoffer une offre plus que jamais nécessaire ?

Discussion

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

Mme Céline Delforge.- Peut-être aurions-nous dû mener un débat global, car tout est dans tout. On peut se réjouir de voir une augmentation de la fréquentation des transports publics. Encore faut-il savoir s'il s'agit d'une augmentation de la demande de mobilité en général, ou si c'est la conséquence d'un report modal d'automobilistes repentis qui, entendant la voix de la raison, se précipiteraient sur le transport public, ou si des cyclistes et des piétons, victimes des désolantes conditions atmosphériques, se sont rabattus sur le réseau...

Il serait également intéressant de déterminer si cette augmentation est uniformément répartie, ou si l'un ou l'autre mode l'encaisse plus.

D'autre part, cette demande en transport public touche-t-elle plutôt les heures creuses et les déplacements hors de ceux entre le domicile et le lieu de travail, ou bien les heures de pointe ? En heure de pointe, le réseau tourne déjà à plein rendement et il serait difficile d'augmenter la capacité ; en heures creuses, c'est plus facile, puisqu'on dispose déjà du matériel et des capacités techniques.

Je m'interroge également sur la résistance du réseau aux aléas de la circulation. M. Van Goidsenhoven parle de bus ou de trams surchargés, ce qui va sans

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat meer mensen het openbaar vervoer nemen, al is de vraag of het gaat om automobilisten, fietsers of voetgangers die overstappen of dat er in het algemeen meer vraag is naar mobiliteit. Het zou interessant zijn om dat eens na te gaan.*

Is het cliënteel vooral toegenomen tijdens de spitsuren of net tijdens de daluren, los van het woon-werkverkeer? Tijdens de spitsuren is het netwerk al oververzadigd en lijkt het erg moeilijk om de capaciteit nog te verhogen.

Ik heb ook vragen bij de weerstand van het netwerk tegen onvoorzien problemen. Bussen en trams zijn vaak overvol omdat ze zo onregelmatig rijden. Dat blijft een van de grote problemen voor de commerciële snelheid.

Plant u maatregelen in verband met de exploitatie? Als een bestuurder een voertuig moet overnemen langs een route, kan een lichte vertraging al grote gevolgen hebben voor heel wat andere voertuigen.

Aan de halte Louiza passeren bijvoorbeeld drie tramlijnen. Als daar een verandering van chauffeur wat uitloopt, staat er meteen een hele reeks trams

doute souvent de pair avec leur irrégularité. La régularité des transports publics reste au cœur du problème de la vitesse commerciale.

Envisage-t-on des mesures d'exploitation du réseau ? Depuis que les conducteurs doivent parfois prendre leur service sur la ligne, il suffit d'un léger retard du conducteur devant prendre possession du véhicule pour que les conséquences se succèdent.

L'arrêt Louise est un bel exemple de cette fragilité : avec trois lignes de tram qui y transitent, le moindre cafouillage au moment de la prise de service suffit pour que les trams s'entassent à la hauteur de la place Poelaert et pénalisent des centaines de passagers en moins de deux minutes.

Par ailleurs, l'augmentation annoncée des fréquences et de la desserte est-elle la conséquence directe de ces chiffres récents ? Ou s'agit-il d'une préfiguration de la mise en œuvre du contrat de gestion ?

M. le président.- La parole est à M. Kir.

M. Emir Kir.- L'interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven me permet de rebondir sur la question. Il est évident que l'augmentation de la fréquentation des transports en commun est excellente pour la Région et surtout pour sa population. Cela démontre qu'il existe une certaine satisfaction exprimée par les usagers à l'égard des services de la STIB et une volonté de se déplacer autrement qu'en voiture. Bien sûr, cette fréquentation croissante est également due à l'augmentation démographique.

Le nouveau contrat de gestion de la STIB 2013-2017 répond à cette demande, en prévoyant, entre autres, l'achat de nouveaux bus, la création de lignes de tram et la mise en perspective d'une ligne de métro vers le nord de Bruxelles.

Par quels moyens la STIB obtient-elle les chiffres ? La mise en place de la carte Mobib avait pour justification une meilleure adaptation des lignes aux déplacements des usagers. Pour mon groupe qui s'était jadis battu pour que la STIB adapte son offre par le biais de la mise en place d'une carte Mobib anonyme, il est essentiel que cette carte ne se limite pas à une simple fonction de pointage et puisse fournir de nombreuses statistiques et d'informations relatives aux déplacements des

met honderden passagiers aan te schuiven.

Is de aangekondigde verhoging van de frequentie het rechtstreeks gevolg van de recente cijfers? Of heeft dit te maken met het nieuwe beheerscontract?

De voorzitter.- De heer Kir heeft het woord.

De heer Emir Kir (in het Frans).- *Het spreekt voor zich dat het toenemende succes van het openbaar vervoer uitstekend nieuws is voor het Brussels Gewest en de bevolking. Daaruit blijkt dat de passagiers tevreden zijn over de MIVB en bereid zijn om de wagen thuis te laten. Natuurlijk heeft het succes ook te maken met de stijgende bevolking.*

In het nieuwe beheerscontract van de MIVB voor 2013-2017 wordt rekening gehouden met de toename. Zo zullen er nieuwe bussen worden gekocht, komen er meer tramlijnen en wordt de uitbreiding van het metronetwerk voorbereid.

Hoe komt de MIVB aan haar cijfers? De invoering van de Mobibkaart was bedoeld om het aanbod beter af te stemmen op het verplaatsingsgedrag van de passagiers. Mijn fractie heeft altijd voor anonieme Mobibkaarten gepleit. We willen dat Mobib nuttig wordt gebruikt om statistieken en andere informatie over verplaatsingen van passagiers bij te houden.

Gebruikt de MIVB het Mobibsystem voor haar statistieken of voert de maatschappij zelf tellingen uit? Biedt het systeem de mogelijkheid om het aanbod aan te passen? Worden er naar aanleiding van tellingen in 2012 lijnen aangepast in 2013?

voyageurs.

Ces statistiques proviennent-elles d'un comptage propre ou sont-elles fournies par les cartes Mobib ? Le pointage systématique de la carte Mobib permet-il à la STIB d'adapter ses services ? Des adaptations de lignes sont-elles prévues en 2013, notamment à la suite des pointages réalisés en 2012 ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En 2012, les chiffres de fréquentation du réseau de la STIB ont effectivement progressé de 5,76%, ce qui représente 19 millions de voyages supplémentaires par rapport à 2011. Ce résultat confirme la tendance à la hausse que l'on observe depuis 1999. Au cours des dix dernières années, la STIB a en effet enregistré une augmentation de 70% du nombre de voyages.

Le succès remporté par les transports publics à Bruxelles s'explique par de multiples facteurs. L'explosion de la fréquentation est due en partie aux efforts importants que la STIB a fournis afin d'offrir à ses voyageurs un transport public moderne et confortable : achat de nouveaux véhicules, augmentation des fréquences, extension du réseau, amélioration des correspondances et de l'information en temps réel, pour ne citer que quelques exemples.

Des facteurs externes à l'entreprise comme l'augmentation de la congestion automobile, la hausse des prix du carburant, la croissance démographique et la crise économique ont également joué un rôle. Enfin, de plus en plus de Bruxellois sont conscients de l'impact environnemental majeur du transport public à Bruxelles.

Mme Delforge, je ne sais pas si ce sont les cyclistes qui ont délaissé leur bicyclette ou les automobilistes, leur voiture. Il n'y a pas encore eu d'enquête à ce sujet.

M. Van Goidsenhoven mentionne des prévisions de fréquentation de l'ordre de 400 millions en 2016. J'ajoute que nous devrions même atteindre 550 millions de voyages en 2025. Il est clair qu'une telle hausse de fréquentation nécessite d'intensifier les

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- In 2012 is het aantal verplaatsingen op het MIVB-net met 5,76% gestegen, wat overeenstemt met 19 miljoen ritten, in vergelijking met 2011. De afgelopen tien jaar heeft de MIVB een stijging van 70% van het aantal ritten vastgesteld.

Er zijn verschillende factoren die het succes van het openbaar vervoer in Brussel verklaren. De MIVB heeft belangrijke inspanningen geleverd om haar reizigers een modern en comfortabel openbaar vervoer aan te bieden. Zo werden onder andere nieuwe voertuigen aangekocht, steeg het aantal ritten, werd het net uitgebreid en werden de aansluitingen en de realtime informatie verbeterd.

Daarnaast hebben de stijging van de verkeersdruk, de stijging van de brandstofprijzen, de bevolkingsgroei en de economische crisis ook een rol gespeeld. Tot slot zijn steeds meer Brusselaars bewust van de ecologische voordelen van het openbaar vervoer in Brussel.

Mevrouw Delforge, ik kan u nog niet mededelen of het eerder fietsers of automobilisten zijn die voor het openbaar vervoer hebben gekozen. Daar werd nog geen onderzoek naar gevoerd.

De heer Van Goidsenhoven voorspelt dat tegen 2016 het aantal verplaatsingen zal stijgen tot 400 miljoen. Ik voeg hieraan toe dat we 550 miljoen ritten willen bereiken tegen 2025. Het spreekt voor zich dat daarvoor de investeringsinspanningen nog moeten uitbreiden.

Daarom ontwikkelt de MIVB ook grootschalige projecten op lange termijn, zoals de automatisering van metrolijnen 1 en 5.

Mijnheer van Goidsenhoven, het klopt dat de

efforts d'investissements.

C'est pourquoi, outre les efforts réguliers d'amélioration de l'offre qu'elle consent, la STIB développe des projets de grande envergure comme l'automatisation des lignes 1 et 5 du métro.

J'en viens aux questions précises de M. Van Goidsenhoven. Il est vrai que l'actuelle augmentation de la fréquentation ne se répartit pas de manière égale sur l'ensemble des lignes du réseau, en raison, notamment, de la densité démographique des différents quartiers de la capitale, d'une part, et des effets de l'amélioration de l'offre sur certaines lignes, de l'autre.

C'est précisément à la suite des améliorations de l'offre sur la branche Stockel de la ligne 1 du métro et sur les lignes de tram 7 et 25 de la Grande ceinture que ces axes du réseau ont vu leur fréquentation fortement augmenter.

Pour rappel, la nouvelle ligne 7, née en 2011 de la fusion des lignes 23 et 24, relie Vanderkindere au Heysel, complètement en site protégé de la circulation automobile. Elle est, par ailleurs, exploitée exclusivement grâce à des T4000, trams de très grande capacité. La ligne 7 porte désormais le label "Chrono" qui désigne les lignes rapides, régulières, ponctuelles et confortables.

En outre, la généralisation progressive des T3000 sur la ligne 25 a également permis d'augmenter la capacité des véhicules sur la Grande ceinture.

Quant au réseau de métro, la mesure phare de 2012 reste sans conteste l'amélioration des fréquences sur l'axe est-ouest, avec un métro toutes les 2 minutes 30 en heure de pointe sur le tronc commun des lignes 1 (Stockel-Gare de l'Ouest) et 5 (Herrmann-Debroux-Érasme).

Pour répondre à la forte demande de fréquentation sur l'axe est-ouest du métro, la STIB prévoit, dans les années à venir, d'automatiser les lignes 1 et 5. Elle entend également poursuivre le renforcement des fréquences de passage et des capacités unitaires sur l'axe de tram de la Grande ceinture.

La ligne desservant l'aéroport (ligne 12) a également connu une augmentation de fréquentation supérieure à la moyenne du réseau, ce qui peut notamment être mis en relation avec

huidige stijging van het aantal verplaatsingen niet gelijk verdeeld is over alle lijnen. Dit heeft te maken met de verschillen in bevolkingsdichtheid tussen bepaalde wijken alsook met de gevolgen van een verbeterd aanbod op bepaalde lijnen.

Zo hebben verbeteringen in het aanbod op de metrolijn 1 en op de tramlijnen 7 en 25 van de Grote Ring het aantal verplaatsingen op deze assen sterk laten toenemen.

Ter herinnering, de nieuwe lijn 7 verbindt Vanderkindere met de Heizel en heeft een volledig eigen bedding, afgeschermd van het autoverkeer. Hier rijden uitsluitend T4000-trams met een zeer grote capaciteit. Daardoor draagt lijn 7 het label "Chrono", dat staat voor snelle en stipte lijnen.

Verder heeft de geleidelijke invoering van de T3000 op lijn 25 ook de capaciteit van de voertuigen op de Grote Ring laten toenemen.

Wat betreft het metronet, werd in 2012 voornamelijk gewerkt aan een betere frequentie op de Oost-Westlijn. Zo is er tijdens de spitsuren op het gemeenschappelijke deel van lijnen 1 en 5 om de twee en een halve minuut een metro. De komende jaren wil de MIVB de lijnen 1 en 5 automatiseren. Verder wil de MIVB ook de frequentie en capaciteit per eenheid verbeteren van de tramlijnen op de Grote Ring.

Lijn 12, die de luchthaven bedient, wordt ook meer gebruikt dan de rest van het net. Dat heeft te maken met de stijging van het tarief van de NMBS voor de verbindingen tussen Brussel en de luchthaven (de Diabolo-toeslag).

In 2012 heeft de MIVB ook een nieuwe generatie trams met grote capaciteit (180 tot 250 plaatsen) ingevoerd, ter vervanging van de kleinere modellen. Deze modernisering zal voortgezet worden in 2013 en 2014.

Op 18 februari 2012 heeft de MIVB tevens de frequenties verhoogd op een dertigtal lijnen van het bovengronds net, voornamelijk tijdens de daluren en op zaterdagmiddag.

Ook de ochtend- en avondspits werd op meerdere lijnen verlengd.

Het is waar dat de toegenomen frequentie op vele

l'augmentation du tarif de la SNCB sur la desserte entre Bruxelles et l'aéroport. Cette augmentation est due à la soi-disant "redévance Diabolo".

En 2012, la STIB a poursuivi ses efforts d'augmentation de la capacité de son réseau, notamment grâce à la mise en service de trams de nouvelle génération à grande capacité (180 à 250 places), en remplacement d'anciens modèles plus petits. Cette modernisation de la flotte se poursuivra en 2013 et en 2014.

Le 18 février dernier, la STIB a également augmenté les fréquences de passage sur une trentaine de lignes du réseau de surface, essentiellement durant les heures creuses et le samedi après-midi, en raison de la pleine utilisation du parc durant les heures de pointe.

Les heures de pointe du matin et du soir ont également été prolongées sur plusieurs lignes. Ces mesures contribuent à accroître la capacité globale du réseau.

Néanmoins, vous avez raison de souligner que la croissance de la fréquentation est, en de nombreux endroits, supérieure à celle de l'offre de transport et que, dès lors, le taux d'occupation moyen augmente sur un certain nombre de lignes, avec tout ce que cela implique comme désagréments (saturation, inconfort pour les voyageurs et accroissement du temps d'immobilisation aux arrêts).

C'est pourquoi la STIB va bientôt procéder à une nouvelle augmentation de la flotte de bus, qui lui permettra de mettre davantage de bus articulés en service.

Consciente des enjeux démographiques et urbanistiques, la STIB envisage également de revoir l'organisation du réseau de bus dans les années à venir, afin de répondre au mieux à ces défis.

Par ailleurs, la STIB élaborer actuellement plusieurs autres projets d'envergure, dont plusieurs extensions du réseau de tram (comme la ligne de tram 9 ou la tramification de la ligne d'autobus 71), l'automatisation de l'axe est-ouest du métro et le prolongement de l'axe nord-sud (mise en œuvre du métro vers Schaerbeek).

Ces projets de grande amplitude ont pour buts

plaatsen hoger ligt dan het vervoersaanbod. Daardoor stijgt de gemiddelde bezettingsgraad op een aantal lijnen, met als gevolg minder comfort voor de reizigers en een langere stilstandstijd aan de haltes. Daarom zal de MIVB binnenkort haar busvloot vergroten en meer gelede bussen in dienst brengen.

De MIVB is zich bewust van de demografische en stedenbouwkundige uitdagingen, en overweegt om de organisatie van het busnet de komende jaren te herzien. Verder werkt de MIVB aan tal van grootschalige projecten, zoals meerdere uitbreidingen van het tramnet, de automatisering van de Oost-Westas van de metro en de verlenging van de Noord-Zuidas.

De vraag van mevrouw Delforge betreffende bestuurders die niet op tijd het vertrekpunt van hun route bereiken, kan ik niet beantwoorden zonder meer informatie over het probleem.

Mijnheer Kir, momenteel worden de Mobibkaarten nog niet gebruikt om informatie te verzamelen over het gebruik van de lijnen en de nood naar een hoger aanbod. Die informatie zal pas nuttig en betrouwbaar zijn als alle metrostations beschikken over toegangspoortjes.

Voor de bussen en trams is de situatie moeilijker omdat veel mensen nog opstappen zonder hun kaart te gebruiken. Ik weet dat u concrete voorstellen hebt om reizigers te verplichten vooraan op te stappen. De MIVB onderzoekt het probleem, maar heeft nog geen oplossing gevonden.

d'augmenter l'offre et de la rendre plus confortable pour les usagers.

Mme Delforge a abordé la problématique des chauffeurs qui n'arrivent pas à temps sur le lieu de départ de leur feuille de route. Je dois creuser la question. Est-ce un problème réel, récurrent, occasionnel ou exceptionnel ? Je répondrai à cette question précise après investigation.

M. Kir se demande si les cartes Mobib sont déjà utilisées pour relever des informations quant aux lignes et aux tronçons exigeant une augmentation de l'offre. Ces cartes seront certainement utiles quand les stations de métro seront toutes équipées de portiques d'accès. Aujourd'hui, la structure "ouverte" de certaines stations entraîne que les informations reprises sur ces cartes ne sont pas encore assez fiables pour servir d'outil d'évaluation.

Pour les bus et les trams, la situation est plus difficile, car beaucoup de gens montent encore à bord sans utiliser leur carte Mobib. Je sais que vous avez des propositions concrètes pour obliger davantage les usagers à monter à l'avant des véhicules afin de s'assurer qu'ils utilisent la carte Mobib. Ce problème est étudié au sein de la STIB, mais la difficulté persiste. La carte Mobib n'est actuellement pas suffisamment fiable pour constituer le paramètre de mesure qui permette d'adapter les fréquences.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- Vous vous voulez rassurante, mais le public augmente. Vous nous avez dressé un simple catalogue de toutes les raisons qui amènent un nombre de plus en plus croissant de Bruxellois à utiliser les transports en commun. Manifestement, il n'y a pas de réflexion ou d'étude plus pointue à ce sujet.

La pression démographique ou l'encombrement figurent bien parmi les facteurs évidents de cette augmentation significative, mais nous aurions intérêt à y voir un peu plus clair, surtout si l'on persiste à enregistrer ce rythme de croissance.

Vous avez parlé de 550 millions pour 2025. En fonction de quoi ? D'extrapolations ? J'imagine que vous vous basez sur des données un peu plus précises...

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- U hebt allerlei redenen opgesomd die leiden tot een stijgend aantal Brusselaars die het openbaar vervoer gebruiken, maar er lijkt hierover geen diepgaander onderzoek gevoerd te worden.

De demografische druk is inderdaad een belangrijke factor voor de toename van het aantal reizigers en als het zo doorgaat is het belangrijk dat we snel over meer duidelijkheid beschikken.

U sprak over 550 miljoen verplaatsingen tegen 2025. Op welke gegevens hebt u zich gebaseerd?

De automatisering van de Oost-Westas zal pas in 2018 plaatsvinden. Wat zal er de volgende vijf jaar gebeuren?

Pour le reste, vous avez indiqué qu'il y avait un métro toutes les deux minutes trente sur les lignes 1 et 5, l'axe est-ouest. Vous avez parlé de l'automatisation qui serait un élément d'amélioration, mais celle-ci ne sera pas réalisée avant 2018, ce qui nous laisse cinq ans. En attendant, que peut-on espérer ?

Vous nous dites également que, durant les heures de pointe, il y a une pleine utilisation du parc. Cela signifie-t-il qu'il n'est pas possible, dans l'état actuel du réseau, d'augmenter l'offre en heure de pointe ?

Enfin, nous l'avons déjà évoqué lors d'autres commissions, l'information en temps réel n'est toujours pas disponible sur l'ensemble du réseau. À de multiples arrêts, on lit encore "temps théorique". Il serait opportun que cette technologie puisse réellement être maîtrisée, dans le respect des nombreux voyageurs qui se pressent dans les lignes de notre société régionale de transports en commun.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

concernant "l'amélioration de la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "l'amélioration de la vitesse commerciale des bus 95 à la STIB".

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- La vitesse commerciale est une thématique qui revient régulièrement dans nos débats. Essentielle, elle est également liée à ma précédente interpellation.

U zegt dat tijdens de spitsuren de volledige vloot reeds wordt gebruikt. Bepakt dit dat het onmogelijk is het aanbod verder uit te breiden tijdens die piekuren?

Verder is de realtime informatie nog steeds niet beschikbaar voor het volledige net. Het zou iedereen ten goede komen mocht deze technologie eindelijk op punt worden gesteld.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENOVEN

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

betreffende "de verbetering van de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "de verbeterde reissnelheid van bus 95 van de MIVB".

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- Sinds enkele jaren besteedt de MIVB een groot bedrag aan het Vicom-programma, dat bedoeld is om de commerciële snelheid van bussen

Afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus et des trams de notre réseau régional, un montant assez important est consacré depuis quelques années au programme Vicom destiné à faciliter le déplacement des bus et des trams circulant en surface.

En réponse à une question de ma collègue Marion Lemesre en octobre 2011, vous aviez communiqué des chiffres se rapportant à la ligne de tram 7. Votre comparaison portait sur des chiffres de 2011 et de 2008. La vitesse commerciale était passée de 15,8 km/h en 2008 à 16,3 km/h en 2011 dans le sens Schaerbeek-Vanderkindere et à 17,6 km/h en direction du Heysel. Ces chiffres sont encore bien en deçà de ceux qu'on devrait atteindre, surtout si l'on établit des comparaisons avec les vitesses commerciales atteintes sur des réseaux étrangers.

Vous annonciez à l'époque qu'un budget avait été dégagé pour une centrale moderne MS12, mais qu'une seule personne était chargée du suivi du système Vicom, ce qui, selon vous, était insuffisant. Vous poursuiviez en disant que le système MS12 avait fait l'objet d'une évaluation approfondie, qui révélait de bons résultats sur les lignes de tram de la Moyenne ceinture.

Pour 2013, un budget est inscrit pour poursuivre le programme Vicom et l'étendre aux lignes qu'il n'englobe pas encore.

Quelle a été la vitesse commerciale de la ligne 7 en 2012 ? A-t-on observé une amélioration ?

Quelles sont les lignes de surface non encore suivies par le programme Vicom ?

Vous releviez, en octobre 2011, que 147 carrefours restaient à équiper pour les phases 1 et 2. Combien en reste-t-il ?

Outre le chantier prévu chaussée de Waterloo, d'autres doivent-ils voir le jour en 2013 pour améliorer la vitesse commerciale des bus ou trams ?

En dehors des lignes 39 et 44, qui affichent une belle performance, sur quelles lignes a-t-on pu enregistrer des améliorations significatives de la vitesse commerciale ?

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

en trams te verhogen.

In oktober 2011 gaf u cijfers in verband met tramlijn 7. De commerciële snelheid zou er gestegen zijn van 15,8 km/u in 2008 tot 16,3 km/u in de richting Schaerbeek-Vanderkindere en 17,6 km/u in de richting Heizel. Dat is echter nog een flink stuk onder de verwachtingen en zeker onder de resultaten in buitenlandse steden.

U zei destijds dat er een budget was voor een moderne MS12-centrale, die goede resultaten haalde bij tests op de Middenring, maar dat er slechts één persoon het Vicom-systeem volgde, wat te weinig is.

In 2013 wordt het Vicom-programma voortgezet en uitgebreid tot andere lijnen.

Wat was de commerciële snelheid van lijn 7 in 2012? Is die gestegen?

Welke lijnen worden nog niet gevuld door het Vicom-systeem?

In oktober 2011 moesten nog 147 kruispunten uitgerust worden voor fases 1 en 2. Hoeveel blijven er nog over?

Zijn er naast de werken aan de Waterloosesteenweg in 2013 nog andere werken gepland om de commerciële snelheid van bussen en trams te verbeteren?

De resultaten van de lijnen 39 en 44 waren uitstekend. Op welke andere lijnen is de commerciële snelheid gevoelig gestegen?

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord

son interpellation jointe.

Mme Danielle Caron.- La vitesse commerciale des véhicules de la STIB constitue effectivement un sujet préoccupant puisqu'en moyenne, elle demeure très faible en Région bruxelloise. Si l'on veut offrir une vitesse optimale au bénéfice de tous les habitants de notre Région, il faut prendre des mesures.

Si mon collègue a évoqué la vitesse commerciale d'une ligne de tram en particulier, j'aborderai pour ma part l'avenue de la Couronne à Ixelles. Cette avenue a fait l'objet d'un réaménagement en profondeur afin de permettre la circulation du bus de la ligne 95 sur une bande qui lui est réservée. Or, je constate, malgré des contrôles sporadiques de la police, que de très nombreux véhicules privés circulent encore sur cette bande car rien physiquement ne les empêche de le faire. Malgré les poteaux indicateurs, ils l'empruntent au détriment des bus puisque les couloirs réservés aux bus, tant à Ixelles qu'à Watermael-Boitsfort, ont pour but d'améliorer la fluidité de la ligne en gagnant de précieuses minutes sur un parcours.

Selon nos informations, cette ligne est actuellement gérée par le système Phoenix permettant au conducteur d'avoir une idée de l'éventuel retard subi sur le parcours. En définitive, le suivi de la ligne par le système Phoenix et les aménagements apportés sur le parcours de la ligne 95 devraient permettre une meilleure rotation des véhicules.

On sait que si la vitesse commerciale diminue, cela va coûter cher à la STIB puisqu'elle aura tendance à injecter davantage de véhicules dans le réseau afin de pouvoir fournir la même offre. Cela représente un gaspillage financier conséquent, tant en termes d'investissements qu'en termes d'exploitation.

Quelle a été l'amélioration observée sur le temps de parcours de la ligne de bus 95 depuis l'aménagement des couloirs réservés aux bus dans l'avenue de la Couronne ?

L'éventuelle amélioration de la vitesse commerciale a-t-elle permis d'augmenter la fréquence sur la ligne ?

Quelle a été, au cours de l'année 2012, la proportion de véhicules à temps et la proportion de ceux en retard ?

voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Danielle Caron (*in het Frans*).- *De reissnelheid van het openbaar vervoer blijft een probleem, want die is gemiddeld erg laag in het Brussels Gewest. Er moeten maatregelen worden genomen.*

Ik wil het hebben over de Kroonlaan in Elsene, waar een busstrook is aangelegd voor lijn 95. Hoewel de politie af en toe controleert, stel ik echter vast dat er nog veel auto's over de busstrook rijden, ook al staan er borden.

Dankzij het Phoenixsysteem hebben chauffeurs nu een duidelijker beeld van vertragingen op hun lijn. In combinatie met de busstrook zou dat een betere frequentie van lijn 95 moeten opleveren.

Het kost de MIVB veel geld als de reissnelheid afneemt, want dan moeten er meer voertuigen worden ingezet om het aanbod op peil te houden.

Hoeveel tijdwinst wordt er voor de bussen van lijn 95 geboekt sinds de aanleg van een busstrook in de Kroonlaan?

Heeft een eventuele verbetering van de reissnelheid het mogelijk gemaakt om de frequentie van de lijn op te voeren?

Kunt u toelichten hoeveel bussen van lijn 95 in 2012 op tijd reden en hoeveel er vertraging opliepen?

Discussion conjointe

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- L'équipe de Bruxelles Mobilité qui est responsable de la programmation des feux de signalisation a été renforcée de trois nouvelles personnes. Le marché pour la centrale de gestion des feux de signalisation a été attribué. Par conséquent, la gestion des feux de signalisation pourra être améliorée à court terme.

Cette amélioration profitera à tous les modes de transport, et surtout au programme Vicom MS12. Il sera possible de réagir plus rapidement, d'évaluer l'efficacité de la grille des feux de signalisation implémentés et de procéder aux ajustements nécessaires.

Les chiffres auxquels vous faites allusion correspondent à la vitesse commerciale de la ligne 7 durant l'heure de pointe du matin. Sur une base comparable, la vitesse commerciale de la ligne 7 atteint 16,6 km/h dans le sens Heysel-Vanderkindere et 17,6 km/h en direction du Heysel.

Il y a donc eu une légère amélioration, à tout le moins dans un sens, mais celle-ci est en réalité liée à la rationalisation des arrêts de tram dans le secteur De Wand/Pavillon chinois. Les sections couvertes par la télécommande des feux enregistrent, quant à elles, des gains encore insuffisants pour pouvoir donner lieu à un nouveau calcul des horaires.

Les lignes dont les carrefours doivent encore être équipés du système Vicom MS12 sont les lignes 71 (partiellement), 63, 62, 95, 55, 19, 87, 64, 92 (partiellement), 82 et 46. À l'heure actuelle, 102 carrefours sur 208 doivent encore être équipés.

Outre le chantier de la chaussée de Waterloo, d'autres travaux importants sont prévus cette année afin d'améliorer la circulation et la régularité des transports publics. Plusieurs chantiers ont déjà débuté. Place Simonis, le terminus a été amélioré et des bandes réservées aux bus sont mises en place pour plusieurs lignes de la STIB et de De Lijn. Chaussée de Gand, un site propre a été installé pour la ligne de tram 82. Dans l'avenue Charles Woeste,

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het team van Mobiel Brussel dat verantwoordelijk is voor het programmeren van de verkeerslichten is versterkt met drie personen en de opdracht voor de verkeerslichtenbeheercentrale is gegund. Hierdoor zullen we binnenkort sneller op de bal kunnen spelen en de verkeerslichtenroosters kunnen evalueren en bijsturen waar nodig.

De cijfers waarnaar u verwijst betreffen de reisnelheid van lijn 7 tijdens de ochtendspits. Die bedraagt 16,6 km/u richting Vanderkindere en 17,6 km/u richting Heizel.

Het kleine verschil in één richting is te danken aan de rationalisering van de tramhaltes in de zone De Wand/Chinees Paviljoen. De tijdwinst die in de zones met verkeerslichtenbeheer wordt geboekt is echter nog niet voldoende om de uurroosters te herberekken.

Momenteel moeten nog 102 van de 208 kruispunten worden uitgerust. Het betreft meer bepaald de lijnen 71 (gedeeltelijk), 63, 62, 95, 55, 19, 87, 64, 92 (gedeeltelijk), 82 en 46.

Naast de werken aan de Waterloosesteenweg zijn er dit jaar nog andere werken gepland om het verkeer en de regelmaat van het openbaar vervoer te verbeteren. Meerdere werken zijn reeds gestart en zullen worden voortgezet. Aan het Simonisplein wordt de eindhalte verbeterd en worden er busbanen ingevoerd voor meerdere lijnen van de MIVB en De Lijn. Aan de Gentsesteenweg wordt gewerkt aan een eigen bedding voor tramlijn 82 en aan de Charles Woestelaan wordt de eigen trambedding geoptimaliseerd.

Daarnaast beschikken wij over vergunningen voor:

- de heraanleg van de Waversesteenweg, de Maalbeeklaan en de omgeving van de Forte Dei Marmisquare om de doortocht van bussen 34, 59, 60 en 80 te vergemakkelijken;

- de aanpassing van de Waversesteenweg voor buslijn 34;

l'optimisation du site propre du tram a été réalisée.

Les chantiers sur le point d'être lancés sont :

- le réaménagement de la chaussée de Wavre, de l'avenue du Maelbeek et des environs du square Forte dei Marmi, où la fluidité de circulation des lignes de bus 34, 59, 60 et 80 sera améliorée ;

- des adaptations à la hauteur de la ligne de bus 34 dans la chaussée de Wavre ;

- des bandes réservées aux bus de la ligne 36 dans l'avenue d'Auderghem ;

- le réaménagement du terminus et des environs de la station Herrmann-Debroux pour la ligne de bus 41.

Les permis ont été délivrés pour l'ensemble de ces projets. La coordination des travaux est en cours.

Des permis sont attendus à court terme pour plusieurs autres projets. Ceux-ci permettront d'établir le planning des travaux pour les chantiers suivants :

- avenue Louis Bertrand, la ligne 66 bénéficiera d'une meilleure circulation ;

- la rue Jacques de Lalaing, dans le Quartier européen, sera réaménagée. Celle-ci est desservie par plusieurs lignes de la STIB et de De Lijn qui rencontrent chaque jour des perturbations ;

- le carrefour Bréart-Lombardie sera adapté afin de faciliter le passage du tram 81 ;

- le réaménagement de la zone autour de la place Rogier va débuter. Une bande réservée aux bus est prévue dans les deux sens sur toute la longueur de la Petite ceinture.

Enfin, plusieurs demandes de permis sont en cours. En fonction du résultat de ces demandes, les avenues Buyl, de l'Hôpital français et des Croix de Feu feront l'objet de travaux visant à améliorer la vitesse commerciale.

L'année 2012 a vu diverses réalisations en faveur des transports publics, et certains nouveaux sites protégés, comme celui de l'avenue des Cerisiers à

- de aanleg van busbanen in de Oudergemlaan voor lijn 36;

- de heraanleg van de eindhalte en de omgeving van het station Herrmann-Debroux voor buslijn 41.

Momenteel is de coördinatie van de werken aan de gang.

Wij verwachten ook binnenkort over een vergunning te beschikken voor:

- de aanpassing van de Louis Bertrandlaan om de doorstroming van lijn 66 te verbeteren;

- de heraanleg van de Jacques de Lalaingstraat in de Europese wijk;

- de aanpassing van het kruispunt Bréart/Lombardije om de doorkomst van tram 81 te vergemakkelijken.

- de heraanleg van de zone rond het Rogierplein met een busbaan in twee richtingen over de volledige lengte van de Kleine Ring;

Tot slot lopen er nog verschillende vergunningsaanvragen met betrekking tot de Buylaan, de Frans-Gasthuislaan en de Vuurkruisenlaan.

In 2012 werden verschillende werken ten behoeve van het openbaar vervoer uitgevoerd. Dankzij een aantal nieuwe busbanen, zoals in de Kersenlaan in Schaarbeek, werd de reissnelheid aanzienlijk verbeterd.

Buslijn 95 wordt sinds vorig najaar opgevolgd door het nieuwe ondersteuningssysteem Phoenix. Deze tool biedt meer mogelijkheden voor de regulering van de lijn, maar de werking ervan wordt ook beïnvloed door de intensiteit van het verkeer en onvoorzien omstandigheden.

De busbaan op de Kroonlaan zorgt voor een reële winst op dat stuk van de lijn. Zo doet de reiziger er tijdens de ochtendspits dertien minuten over om naar de begraafplaats van Elsene te reizen, terwijl dit voordien zestien minuten was. In de tegengestelde richting is er een tijdwinst van één minuut. Dit is echter het enige stuk waar de aanleg van busbanen de dalende tendens van de reissnelheid wist te compenseren.

Schaerbeek, ont amené un réel progrès.

La ligne de bus 95 est suivie depuis l'automne par le nouveau système d'aide à l'exploitation Phoenix. Comme vous l'avez correctement observé, cet outil offre des possibilités de régulation de la ligne. Il faut néanmoins noter que le fonctionnement de cet outil de gestion du réseau sera toujours dépendant de l'intensité et des aléas de la circulation.

Les sites propres aménagés à différents endroits de l'avenue de la Couronne ont permis de diminuer la durée du trajet des véhicules de la STIB qui y circulent, un gain de temps perceptible par le voyageur qui s'est traduit dans l'économie générale de la ligne. Ainsi, à l'heure de pointe du matin, le trajet du Cimetière d'Ixelles à la place Blyckaerts s'effectue en 13 minutes, contre 16 auparavant. Dans le sens opposé, le gain est d'une minute. Cette ligne est la seule dont la création de sites propres a été suffisamment importante et efficace pour compenser la baisse tendancielle de la vitesse du réseau.

Je songe aux autres sites propres situés dans la continuité de ces lignes, et notamment rue d'Idalie, chaussée de Boondael ou avenue de la Sauvagine. Là, les gains de temps n'ont pas pu être réinjectés dans de meilleures fréquences, puisqu'au même moment, la STIB perdait le terminus situé à la Bourse et devait opter pour un trajet plus long dans le centre-ville, qui a consommé le gain réalisé ailleurs sur l'itinéraire.

L'efficacité de l'axe de l'avenue de la Couronne ne doit toutefois pas occulter plusieurs constats inquiétants. Les premiers mois après la mise en service du site propre, la STIB avait enregistré un gain plus important. La situation s'est néanmoins partiellement dégradée par la suite et, à la rentrée 2012, les horaires ont été adaptés en tenant compte d'une baisse de la vitesse commerciale. Comme cette augmentation de temps de parcours nécessite d'injecter plus de bus sur le circuit, pour assurer la même fréquence, la STIB a dû diminuer l'offre de la ligne 63 pour y récupérer des bus articulés.

Cette hausse des temps de parcours concerne tant d'autres tronçons de la ligne, comme la rue du Trône, que la partie en site propre. Les raisons en sont l'occupation fréquente du site propre par des véhicules tiers, y compris parfois même en stationnement, et la hausse générale de la

De busbanen in de Idaliestraat, de Boondaalsesteenweg en de Waterwildlaan hebben niet tot betere frequenties geleid, omdat de MIVB op datzelfde moment de eindhalte aan de Beurs verloor en voor een langer traject in het stadscentrum moest kiezen, waardoor de geboekte winst ergens anders op de reisweg verbruikt werd.

Ondanks de positieve realisatie op de Kroonlaan zijn er toch een aantal onrustwekkende vaststellingen. De eerste maanden na de ingebruikname van de busbaan registreerde de MIVB een aanzienlijke winst, maar nadien verslechterde de situatie gedeeltelijk, waardoor zij bij de aanvang van het schooljaar 2012 de uurroosters moest aanpassen aan de dalende reissnelheid. Door de stijging van de parcourstijd moesten bovendien meer bussen op het circuit worden ingezet om dezelfde frequentie te kunnen aanbieden, waardoor de MIVB het aanbod op lijn 63 heeft moeten verminderen.

Deze stijging van de parcourstijd betreft zowel de delen met eigen busbaan als de andere delen van de lijn, zoals de Troonstraat. Dat komt omdat de busbaan vaak door andere voertuigen wordt gebruikt en er soms zelfs voertuigen worden geparkeerd en omdat het aantal reizigers is gestegen, wat tot langere stoptijden aan de haltes leidt.

De algemene snelheid van lijn 95 blijft bijzonder laag: 13,2 km/u tijdens de spitsuren. Slechts 81,5% van de bussen bereikt het vereiste stiptheids criterium voor de certificatie. Lijn 95 is de achtste minst performante lijn inzake reissnelheid, terwijl het de tweede meest gebruikte buslijn is.

Deze vaststellingen rechtvaardigen de reflectie in het nieuwe beheerscontract van de MIVB dat wij de lijnen nog meer in hun totaliteit moeten aanpakken als wij de snelheid en de stiptheid van de lijnen willen verhogen. Dit vereist uiteraard een samenwerking met alle partijen, in het bijzonder het gewest, de gemeenten en de politiezones.

fréquentation, qui s'accompagne d'un plus grand temps d'immobilisation aux arrêts, suite à l'affluence.

La ligne 95 est, à ce titre, avec les lignes 71 et 84, une des lignes bus les plus préoccupantes pour l'instant.

Dans l'absolu, la vitesse générale de la ligne 95 reste particulièrement faible : 13,2km/h à l'heure de pointe. Seuls 81,5% des bus atteignent les critères de ponctualité requis pour la certification, ce qui en fait la huitième ligne la moins performante du réseau bruxellois en termes de vitesse commerciale, alors qu'elle est la deuxième ligne la plus fréquentée de Bruxelles.

Ces différents constats fondent la réflexion inscrite dans le nouveau contrat de gestion de la STIB. Le souhait que nous y exprimons est de tendre vers une vision encore plus volontariste pour traiter des lignes dans leur totalité, une condition nécessaire pour assurer vitesse et régularité. Des objectifs précis visent à relever la vitesse et la ponctualité des lignes. Ceci ne pourra être réalisé qu'avec la collaboration de toutes les parties et en particulier de la Région, des communes et des zones de police.

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven.- La situation et son évolution sont peu engageantes. Il reste onze lignes à équiper du système Vicom et 102 carrefours à équiper sur les 208 prévus. La progression est donc modeste, alors que Vicom existe depuis un certain nombre d'années.

De surcroît, l'amélioration de la vitesse commerciale sur la ligne 7 n'est due, selon vos affirmations, qu'à des aménagements des arrêts.

Il y a du pain sur la planche. Au-delà du témoignage de votre volonté, il faudra trouver les moyens qui permettront d'atteindre ces buts, certes louables, mais encore très éloignés des attentes des usagers bruxellois.

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

Mme Danielle Caron.- Je remercie la ministre pour son explication de l'efficacité du système Phoenix, qui permet désormais de mesurer les gains

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

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (in het Frans).- *De vooruitgang blijft bescheiden. Het Vicomprogramma bestaat nochtans al enkele jaren!*

Bovendien is de verbetering van de reissnelheid op lijn 7 volgens u enkel te danken aan een aanpassing van de haltes.

Er is dus nog heel wat werk aan de winkel. Goede voornemens volstaan niet. U moet de middelen vinden om uw doelstellingen te verwezenlijken.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ik ben blij dat het Phoenixsysteem het mogelijk maakt om de impact van de eigen beddingen te meten.*

et les progrès réels qu'engendrent les sites propres.

Par contre, je suis dubitative quant à la vitesse commerciale future. Pourtant, si nous voulons améliorer nos transports publics, la durée totale des déplacements a beaucoup d'importance. Vous citez, pour la ligne de bus 95, une vitesse commerciale en heure de pointe de 13,2km/h. Or, un vélo atteint 10 à 15km/h !

Si nous voulons développer nos transports publics et, pour reprendre vos termes, "faire plus avec plus de bus", la solution passera soit par les tunnels de pré métro et de métro, soit par les sites propres, pour autant qu'ils soient respectés.

Dans le cas de l'avenue de la Couronne, une autre piste de réflexion serait de prendre contact avec les élus locaux afin qu'ils tentent de garantir le respect des sites propres.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le bilan de la STIB pour l'année 2012".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- À la veille de la présentation du nouveau contrat de gestion de la STIB 2013-2017, le patron de la STIB et vous-même avez dressé le bilan de la STIB pour l'année 2012.

Avec une hausse de plus de 5% des usagers transportés atteignant les 348,8 millions de voyageurs, la société de transports publics a augmenté une nouvelle fois son quota de voyageurs par rapport aux années précédentes. Ainsi, même si la tendance reste constante, la part de personnes utilisant le métro a diminué de 2%, le tram a été mieux utilisé, affichant une hausse de 11,3 millions de voyages par rapport à 2011, et le bus a, lui, vu

Ik heb mijn twijfels bij de toekomstige commerciële snelheid. Die is nochtans erg belangrijk als we het openbaar vervoer willen verbeteren. Zo haalt bus 95 tijdens de spits 13,2 km/u, terwijl een fiets 10 tot 15 km/u haalt.

De oplossing voor een hogere commerciële snelheid ligt bij de metro- en premetrotunnels of bij eigen beddingen, als die gerespecteerd worden.

In het geval van de Kroonlaan, kunt u misschien met de plaatselijke verkozenen contact opnemen om de eigen beddingen te doen respecteren.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de balans van de MIVB voor 2012".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Onlangs maakte u met de directeur-generaal van de MIVB de balans op van 2012.*

In 2012 vervoerde de MIVB 348,8 miljoen passagiers, een stijging met meer dan 5% tegenover 2011. De metro vervoerde echter 2% minder reizigers. Ook het aantal busreizigers daalde. De trams daarentegen vervoerden in 2012 11,3 miljoen passagiers meer dan in 2011.

Zijn deze nieuwe reizigers mensen die 'bekeerd' zijn tot het openbaar vervoer, of zijn het mensen die geen andere keuze hebben?

quelque peu baisser son taux de fréquentation par rapport à 2011, affichant 27%.

Lors de l'interpellation de M. Van Goidsenhoven, vous avez confirmé cette forte augmentation de voyageurs. On peut évidemment se demander qui sont ces utilisateurs. Est-ce que ce sont des "repentis", des convertis ou simplement des personnes qui n'ont pas d'autre choix ?

Comment calcule-t-on exactement la fréquentation, puisque vous avez répondu à M. Kir que pour ce faire, on n'utilisait pas les données de la carte Mobib ?

Pourtant, malgré ce bilan positif, force est de constater que les ambitions restent les mêmes d'année en année et que, pour certains dossiers, il est fait machine arrière. Prenons le cas du tram passant par la gare de Bruxelles-Central qui serait abandonné, tout comme la boucle des lignes 92 et 94 depuis la rue Royale. D'autres dossiers sont même au point mort, comme le prolongement de la ligne de tram 94 jusqu'à Roodebeek.

On comprend pourquoi, faisant état du bilan de la STIB, la presse titrait "Réchauffé et peu ambitieux". "C'est l'impression", y lisait-on, "que laisse le message de la STIB sur son bilan et ses perspectives pour 2013".

Par ailleurs, face à l'augmentation de l'utilisation des transports en commun et vu que la STIB serait "à la limite de ses capacités", nous apprenons qu'une série de mesures ont été prises. Parmi celles-ci, l'automatisation des lignes de métro 1 et 5 et l'extension du métro vers Schaerbeek, la construction du dépôt Marconi, l'augmentation de son charroi avec 365 nouveaux bus, dont 175 diesel, et la livraison de 26 trams T4000.

Alors qu'on parle du bilan de la STIB, on a appris par la presse que son contrat de gestion 2013-2017 avait été approuvé vendredi dernier en première lecture et qu'il devrait être adopté en mars.

Quand l'adoption définitive du contrat de gestion est-elle prévue ? Quand le parlement pourra-t-il se saisir de ce dossier et l'examiner en commission ? Qu'en est-il du dossier tram concernant la gare de Bruxelles-Central ? Pourquoi aurait-il été abandonné ?

U hebt aan de heer Kir gezegd dat de gegevens van de Mobibkaart niet gebruikt worden om het aantal passagiers te berekenen. Hoe gebeurt dat dan wel?

Ondanks de positieve balans, blijven toch nog heel wat zaken geblokkeerd of is er zelfs sprake van achteruitgang. Zo zou de tram via Brussel-Centraal geannuleerd worden, net als het traject van de lijnen 92 en 94 vanaf de Koningsstraat. De verlenging van tram 94 tot Roodebeek ligt dan weer stil. De pers omschreef de balans als weinig ambitieus.

De verhoging van het aantal reizigers zorgt ervoor dat de MIVB "de limiet van haar capaciteiten bereikt heeft". daarom worden er maatregelen getroffen, zoals de automatisering van metrolijnen 1 en 5, de uitbreiding van de metro tot Schaerbeek, de bouw van de Marconistalplaats, de aankoop van 365 nieuwe bussen en de levering van 26 trams van het type T4000.

Volgens de pers heeft de regering vrijdag in eerste lezing het beheerscontract 2013-2017 goedgekeurd en wordt het in maart aangenomen.

Wanneer gebeurt dat precies? Wanneer kan het parlement het document inkijken?

Waarom werd de tram naar Brussel-Centraal opgegeven?

De MIVB wil in 2013 zo'n 700 personen aanwerven. Gaan die banen naar Brusselaars? Bestaan daarover akkoorden met Actiris? Hoe kunt u ervoor zorgen dat Brusselaars de voorkeur krijgen?

Er zou een stelplaats voor 30 metrostellen komen aan Erasmus. Klopt dat? Wanneer zal die klaar zijn en hoeveel zal ze kosten?

Concernant les 700 personnes que la STIB compte engager en 2013, ces emplois seront-ils bien attribués à des Bruxellois ? Des accords avec Actiris existent-ils à ce propos ? Comment peut-on faire pour donner la priorité aux Bruxellois dans l'attribution de ces postes ?

Enfin, il est question d'un dépôt de 30 rames de métro à Érasme. Cette information est-elle exacte ? Si oui, quel est le délai de construction prévu et quel est le coût estimé pour sa réalisation ?

Je sais que ces questions préfigurent le futur débat sur le contrat de gestion, mais comme nous ne sommes pas en possession de ce dernier, je me base sur le bilan.

Discussion

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Nous avons appris dans la presse que le contrat de gestion de la STIB a été approuvé en première lecture. Quelle sera la suite ? Le rapport annuel de 2012 va-t-il modifier la politique future ?

Le développement du dépôt à Érasme figure-t-il toujours au calendrier ?

Enfin, je voudrais demander au président de la commission quand nous pourrons discuter du contrat de gestion de la STIB.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je tiens tout d'abord à vous rassurer quant au nouveau contrat de gestion de la STIB qui fixe les objectifs pour les années 2013-2017 et permettra à la Région, en collaboration avec la STIB, de relever les défis futurs en matière de mobilité. Ce contrat de gestion envisage même les choses après 2017.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Fraiteur.

Het voorbije jaar is belangrijk geweest voor het bepalen van de grote beleidslijnen. Als ik me niet vergis, staat het jaarverslag ook op de website van de MIVB.

We hebben in de pers vernomen dat het beheerscontract in eerste lezing is goedgekeurd. Wat is het vervolg? Zorgt het jaarverslag van 2012 nog voor wijzigingen in het toekomstige beleid? Ik vermoed dat 2012 een overgangsjaar was tussen de twee contracten in.

Is de ontwikkeling van het depot in de buurt van Erasmus nog steeds opgenomen in de planning?

Aan de commissievoorzitter wil ik vragen wanneer we het beheerscontract van de MIVB kunnen bespreken. Wat is de timing en de planning?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Het beheerscontract legt de doelstellingen vast voor de periode 2013-2017, maar kijkt ook al verder naar de toekomst. Dit moet het gewest helpen om de toekomstige uitdagingen op het vlak van mobiliteit aan te gaan.

Comme expliqué lors d'une précédente commission de l'infrastructure, en réponse à une question orale de Mme Caron, dans l'éventualité du passage d'une ligne de tram à la gare de Bruxelles-Central, la STIB avait introduit une demande de permis. En première lecture, au lieu de se diriger tout de suite vers une "tramification" prévoyant des voies et des lignes aériennes pour le tram, le contrat de gestion envisage de commencer par un transport public assuré par des bus. Nous prendrons donc un peu plus de temps pour étudier le trajet. Dans le cadre du dossier complet que nous avions introduit, nous comptons insérer un permis modificatif qui prévoira le même réaménagement, mais sans les voies et les lignes.

Contrairement à ce que vous avez indiqué, le dossier de prolongement de la ligne de tram 94 vers Roodebeek n'est pas au point mort puisque la demande de permis d'urbanisme a été introduite par Bruxelles Mobilité.

Le dossier de construction du dépôt Érasme suit, lui aussi, son cours normal. Ce nouveau dépôt permettra l'entreposage de 23 rames de métro et l'entretien de 7 rames.

Le planning des travaux, tels qu'estimé à l'heure actuelle, prévoit le début du chantier en septembre 2014. Le dépôt devrait être opérationnel pour fin 2016. Le coût total des études et de la construction du dépôt - y compris l'ensemble des équipements - est estimé à 72 millions d'euros. Ce coût dépend de l'octroi dans les délais légaux des permis de construction et d'environnement pour un tel bâtiment.

Au sujet de l'engagement de personnel, la STIB a mis en place plusieurs initiatives. En juin 2012, la société de transport public a notamment signé un nouvel accord de collaboration avec Actiris. L'office régional bruxellois de l'emploi devient ainsi son partenaire privilégié, afin de répondre à ses besoins considérables et structurels en matière de recrutement.

La STIB recherche notamment des profils techniques. Or, malgré un taux de chômage élevé en Région de Bruxelles-Capitale, ces profils sont rares sur le marché du travail. L'accord de collaboration vise à trouver de façon rapide et efficace les collaborateurs qui conviennent le mieux à la STIB. Pour ce faire, l'accord prévoit

Zoals ik al eerder uitlegde, heeft de MIVB alleen een vergunning aangevraagd voor het geval dat er ooit een tram naar het Centraal Station zou komen. Het beheerscontract wil echter in eerste instantie een buslijn organiseren. Daarvoor is een wijziging van de vergunning nodig.

De verlenging van tram 94 tot Roodebeek ligt helemaal niet stil. Mobiel Brussel heeft daarvoor een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.

Ook het dossier van de bouw van het Erasmus-depot verloopt normaal. Hier komt plaats voor het onderhoud van 7 metrostellen en een opslagcapaciteit voor 23 metrostellen.

Volgens de huidige planning beginnen de werken in september 2014. Eind 2016 moet het depot operationeel zijn. De totale kostprijs voor de studies en de bouw is naar schatting 72 miljoen euro. Dit hangt er voornamelijk van af of de bouw- en milieuvergunningen binnen de wettelijke termijn afgeleverd worden.

Voor het aanwerven van personeel, heeft de MIVB heel wat initiatieven genomen. In juni 2012 heeft ze een nieuw samenwerkingsakkoord afgesloten met Actiris, dat hierdoor een bevoordeerde partner wordt.

De MIVB zoekt in het bijzonder technische profielen. Ondanks de hoge werkloosheid, zijn die profielen zeldzaam op de Brusselse arbeidsmarkt. Het samenwerkingsakkoord is bedoeld om zo snel en efficiënt mogelijk mensen te vinden die voldoen aan de vereisten. Zo worden alle vacatures die op de website van de MIVB staan ook aan Actiris bezorgd en komen er gezamenlijke projecten, zoals Job Days.

Actiris stelt de MIVB ook een consulent ter beschikking, die fysiek aanwezig is in de onderneming. Actiris zal ook jaarlijks ongeveer 85 hulpkrachten voor preventie aanwerven.

De MIVB, Actiris en Bruxelles Formation werken verder samen aan technische opleidingen. Zo heeft de maatschappij 24 toekomstige elektriciens en 24 toekomstige monteurs geselecteerd, die ze medio 2013 zal aanwerven op voorwaarde dat ze slagen voor de opleiding. De MIVB heeft ook partnerschappen gesloten met vier Brusselse beroepsscholen of technische scholen, waarvan ze

notamment que toutes les offres d'emploi publiées sur le site internet de la STIB soient transmises à Actiris, ainsi que le développement de projets communs, comme l'organisation de Job Days.

Actiris met également à la disposition de la STIB un consultant, présent physiquement au sein de l'entreprise. L'accord de collaboration prévoit notamment le recrutement par Actiris d'environ 85 auxiliaires de prévention par an.

La STIB, Actiris et Bruxelles Formation collaborent également dans le cadre de la formation d'ouvriers techniques. Dernièrement, 24 futurs électriciens et 24 futurs mécaniciens ont été sélectionnés pour être engagés mi-2013 par la société de transport public, sous réserve de la réussite de la formation. En outre, la STIB a établi des partenariats avec quatre écoles professionnelles ou techniques bruxelloises en vue de l'engagement de jeunes diplômés.

Rappelons enfin, qu'à compétences égales, la STIB donne priorité aux candidats bruxellois.

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

Mme Béatrice Fraiteur.- La partie de votre réponse qui concerne l'engagement et l'emploi de Bruxellois est tout à fait positive. J'espère que cette politique débouchera sur des résultats.

Le déficit de techniciens au sein de la STIB n'est pas nouveau. Les formations organisées à ce niveau sont vraiment l'outil adéquat.

Discuter du reste du bilan ne présente pas beaucoup d'intérêt aujourd'hui. Le plus important est le débat autour du contrat de gestion, le 27 mars prochain.

- *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 "la gestion des incidents sur le
réseau routier du territoire régional".**

leerlingen zal aanwerven.

Bij gelijke vaardigheden geeft de MIVB altijd de voorkeur aan Brusselse kandidaten.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (*in het Frans*).- *Uw maatregelen om Brusselaars aan te werven zijn hoopgevend. Het tekort aan technici binnen de MIVB is niet nieuw en opleidingen zijn een adequate oplossing daarvoor.*

We zullen binnenkort verder discussiëren over het beheersplan.

- *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 aanpak van de incidenten op
het gewestelijke wegennet".**

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

M. Philippe Pivin.- Mme la ministre, nous sommes dans un domaine où gestion rime avec congestion. La congestion de la circulation routière sur notre réseau bruxellois est constatée quotidiennement et reconnue internationalement. J'ai déjà, durant ces dernières années, interpellé à plusieurs reprises votre collègue Bruno De Lille sur ce sujet. Même s'il m'avait été dit que les études internationales comparatives dans ce domaine ne devaient pas être prises pour argent comptant, j'ai continué à le questionner sur cette problématique qui s'amplifie d'année en année.

Mes questions répétées concernant cette forte congestion ne sont généralement suivies que de réponses convenues assez habituelles du gouvernement régional sur l'augmentation nécessaire des transports en commun, la réduction de l'usage de la voiture, les plans stratégiques aux objectifs à quinze ans, etc.

Pourtant, on peut constater au quotidien que des mesures concrètes sont prises, telles que la non-obligation de créer des emplacements de stationnement en suffisance sous les constructions d'habitation et la suppression régulière de parkings en voirie. Je ne reviendrai pas ici sur la situation assez catastrophique des parkings de délestage, mais vous poserai des questions concernant les impacts précis, concrets et quotidiens de cette congestion de circulation.

Si les alternatives qui sont proposées ne dégageront leurs effets que dans les années à venir, les problématiques liées à la congestion sont vécues maintenant par les citoyens. La congestion n'est pas que le fait de l'augmentation du nombre d'immatriculations, elle est aussi la conséquence d'incidents de la route.

Nous sommes là au cœur du sujet de mon interpellation. Des études très crédibles ont déjà livré des analyses et calculé les impacts de ces incidents sur la problématique de la congestion. Cela me permet de poser la question de l'efficacité de la gestion de ces incidents. Ils ne sont pas négligeables, puisque, à titre d'exemple, on remarque une augmentation de 50% des embouteillages en Belgique sur les dix dernières années.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- Brussel kampt met een ernstig fileprobleem. Ik heb staatssecretaris De Lille al meerdere keren over dit onderwerp geïnterpelleerd. Hij bezwoer me dat internationale studies met een korreltje zout moeten worden genomen, maar ik blijf vragen hebben bij het fileprobleem, dat jaar na jaar erger wordt.

De antwoorden die ik krijg, gaan altijd over de uitbreiding van het openbaar vervoer, het terugdringen van het autoverkeer, strategische plannen enzovoort.

We stellen echter vast dat er op het terrein andere maatregelen worden getroffen. Zo worden promotoren niet altijd verplicht om parkeerplaatsen aan te leggen onder nieuwe woongebouwen en verdwijnen er steeds meer parkeerplaatsen op de openbare weg.

Uw alternatieve maatregelen zullen pas binnen enkele jaren resultaat opleveren, terwijl het fileprobleem nu al een grote last is voor de Brusselaars. Overigens heeft het probleem niet alleen te maken met de toename van het aantal auto's, maar ook met incidenten op de weg.

Uit geloofwaardige studies blijkt dat incidenten op de weg grote gevolgen hebben voor het fileprobleem. Ik vraag me dan ook af of zulke incidenten efficiënt worden afgehandeld.

Febiac wees er onlangs nog op dat alle Belgische chauffeurs samen 32 miljoen uur per jaar in de file staan, waarvan 7,7 miljoen uur als gevolg van incidenten op de weg. Zulke incidenten moeten dus efficiënt worden aangepakt.

Kunt u uitleggen hoe het beheer van incidenten in het Brussels Gewest wordt aangepakt? Op grond van welke criteria wordt dat beheer gepland en verbeterd? In het activiteitenverslag van Mobiel Brussel van 2011 staat dat er een interventie- en veiligheidsplan zou worden opgesteld. Wat is de stand van zaken? Welke gewestelijke dienst berekent de kostprijs van de incidenten? Welke protocollen worden er gehanteerd voor interventies? Hoe worden ze geëvalueerd?

Dernièrement, l'association Febiac a rappelé que l'ampleur globale de la congestion du réseau routier dans notre pays atteignait 32 millions d'heures annuellement perdues parmi lesquelles 7,7 millions, soit un quart, sont dues à des incidents. Ces chiffres doivent être pris en considération vu leur importance. Ils sont la démonstration qu'il y a une nécessité de répondre concrètement et sans délai à ces problèmes.

Quel est le cadre organisationnel de la gestion des incidents routiers en Région bruxelloise ? Sur quel critère la gestion des incidents routiers est-elle planifiée et améliorée ? Je rappelle que Bruxelles Mobilité, dans son rapport d'activité de 2011, avait indiqué avoir décidé de rédiger un plan d'intervention et de sécurité. Qu'en est-il de ce plan ? N'y en avait-il pas avant 2011 ? Est-il en vigueur aujourd'hui ? Quel service régional calcule et analyse le coût en Région bruxelloise des incidents de la route survenus sur le réseau routier sur une année ? Quels sont les protocoles mis en place pour les interventions des services ad hoc ? Comment en fait-on l'évaluation ?

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Chaque bourgmestre est compétent en matière de sécurité publique sur le territoire de sa commune, en ce compris les voiries régionales. En ce qui concerne la gestion des incidents sur les voiries régionales, les bourgmestres exercent cette compétence par le biais des zones locales de police.

Quant aux autorités régionales, elles interviennent également dans ce processus dans un certain nombre de cas, lorsqu'elles sont les premières à pouvoir détecter des incidents de circulation. Il s'agit alors surtout d'incidents se produisant dans les tunnels, sur les autoroutes et une partie restreinte du réseau routier secondaire, où Bruxelles Mobilité exerce un contrôle actif sur le trafic via la permanence 24 heures sur 24 assurée par le Centre Mobiris.

Les opérateurs du Centre Mobiris travaillent suivant des procédures strictes qu'ils doivent appliquer dès le moment où des incidents de circulation sont détectés. Ces procédures et l'action

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Elke burgemeester is bevoegd voor de openbare veiligheid in zijn gemeente, met inbegrip van de gewestwegen. Inzake het beheer van incidenten op gewestwegen zijn de burgemeesters bevoegd via de politiezones.*

De diensten van het Brussels Gewest komen soms ook tussenbeide in geval van incidenten, namelijk als ze die als eerste vaststellen. Het gaat dan meestal over incidenten in tunnels, op snelwegen of op dat deel van de secundaire wegen dat dag en nacht in het oog wordt gehouden door Mobiris.

De personeelsleden van Mobiris volgen strikte procedures die ze onmiddellijk moeten toepassen wanneer zich verkeersincidenten voordoen. De procedures en maatregelen worden voortdurend geëvalueerd op grond van een aantal criteria, zoals de tijd die nodig is om incidenten op te sporen, de omgeving te beveiligen enzovoort.

De evaluatie van de procedures voor incidenten op

des opérateurs en place à Mobiris font l'objet d'évaluations permanentes sur la base de critères tels que le temps de réaction face à la détection d'incidents, les modes de sécurisation d'une zone d'incident, l'envoi d'une équipe d'intervention technique chargée d'effectuer une réparation ou l'information des médias et des usagers sur les problèmes de circulation et les alternatives éventuelles.

En ce qui concerne les autoroutes, cette évaluation se fait avec le centre de trafic flamand et le centre de trafic wallon Perex.

Bruxelles Mobilité collabore avec les services de secours afin d'établir des priorités et de conclure des protocoles en ce qui concerne la gestion des incidents sur les voiries régionales. Les plans de secours internes de quelques tunnels sont en cours d'actualisation en collaboration avec les différents services de police, les pompiers et les services d'urgence médicale. Les services du gouverneur ont également été impliqués dans ce processus.

Ce travail a déjà donné lieu à la redéfinition de plusieurs priorités, comme l'intervention de patrouilles de police lors de pannes techniques.

À l'avenir, l'établissement de ces plans de secours sera étendu à d'autres tunnels.

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

M. Philippe Pivin.- Je suis un peu déçu, car vous m'aviez habitué à plus de précision. J'ai le sentiment que vous ne connaissez pas particulièrement cette étude sur le coût des incidents. Est-ce que vous en validez les derniers chiffres, comme ces deux millions d'heures perdues sur l'année 2011, qui représenteraient 21 millions d'euros en coûts professionnels ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le calcul spécifique du coût des incidents n'a jamais été fait par des institutions régionales. Bruxelles Mobilité dispose des données relatives aux dépenses liées à la réparation des dégâts aux infrastructures dus aux accidents, mais les accidents ne sont qu'une partie des incidents. Les chiffres dont nous disposons sont très partiels.

M. Philippe Pivin.- Il n'y a donc pas, en Région bruxelloise, d'analyse des coûts liés aux incidents

autosnelwegen wordt uitgevoerd in samenwerking met de Vlaamse en Waalse verkeerscentra.

Mobiel Brussel werkt samen met de hulpdiensten aan het bepalen van prioriteiten en het afsluiten van protocollen inzake het beheer van incidenten op gewestwegen. De noodplannen van een aantal tunnels worden momenteel in overleg met de hulpdiensten bijgewerkt. Ook de diensten van de gouverneur werden bij het proces betrokken.

In de toekomst zullen er ook hulpplannen komen voor andere tunnels.

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Uw antwoorden zijn doorgaans preciezer. U lijkt de studie over de kostprijs van de incidenten niet goed te kennen. Klopt het cijfer van 2 miljoen verloren werkuren voor 2011, dat overeenstemt met een financieel verlies 21 miljoen euro?*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Die specifieke kostprijs hebben de gewestelijke instellingen nooit berekend. Mobiel Brussel beschikt over cijfers over de kosten voor herstellingen na ongevallen, maar die vormen slechts een gedeelte van de incidenten.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Er bestaat in het Brussels Gewest dus geen analyse van de*

de réseau ou de trafic ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je n'avais pas l'impression que votre question portait sur l'action de la Région en ce qui concerne le calcul des coûts, ou comment les récupérer.

M. Philippe Pivin.- Dans ma demande d'interpellation, considérant les coûts de la gestion des incidents au niveau fédéral, j'annonçais que j'allais vous demander quel service régional calculait et analysait les coûts liés, en Région bruxelloise, aux incidents de la route survenus sur les réseaux routiers bruxellois sur une année.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Cette étude n'a pas été faite dans sa globalité.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

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

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 "l'avis de la Région demandé par le Gouvernement fédéral concernant le projet d'arrêté royal portant sur l'usage du sabot d'immobilisation de véhicules".

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

M. Philippe Pivin.- Un arrêté royal déterminant les infractions pour lesquelles les polices locales peuvent faire usage du sabot d'immobilisation de véhicules est en cours d'élaboration au niveau fédéral.

Il apparaît que les Régions ont été sollicitées dans le cadre de cette procédure afin de communiquer leur avis au gouvernement fédéral. Pouvez-vous

kostprijs van incidenten?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *U wikt af van het onderwerp van uw vraag.*

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Ik heb die vraag nochtans in mijn interpellatie opgenomen.*

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Er bestaat daarover geen globale studie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

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

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 door de federale regering aan het gewest gevraagde advies over het ontwerp van koninklijk besluit over het gebruik van de wielklem voor voertuigen".

De voorzitter.- De heer Pivin heeft het woord.

De heer Philippe Pivin (in het Frans).- *Op dit ogenblik legt de federale overheid in een koninklijk besluit vast op grond van welke overtredingen de lokale politie wielklemmen kan plaatsen. Ze heeft de gewesten gevraagd daarover een advies uit te brengen.*

Wanneer heeft de federale overheid het Brussels

m'indiquer quand cela s'est-il fait ? Quand avez-vous transmis l'avis de la Région bruxelloise au gouvernement fédéral et quelles sont les recommandations et conclusions qui y sont développées ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En vertu de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles, les gouvernements régionaux sont impliqués dans l'élaboration de la réglementation relative à la circulation routière et aux transports.

L'avis de la Région a été demandé sur le projet d'arrêté royal sabots modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Le gouvernement régional a rendu un avis favorable sur ce projet, car depuis des années, la Région demande au gouvernement fédéral d'autoriser l'usage du sabot pour lutter contre le non-paiement de redevances ou contre la récidive.

La Région flamande a remis un avis négatif, jugeant que le niveau fédéral ne pouvait prescrire la manière dont une commune prévoyait une taxe ou une redevance.

La compétence de l'immobilisation du véhicule au moyen du sabot est une compétence mixte, car il appartient au niveau fédéral de déterminer les infractions permettant l'usage du sabot. L'arrêté royal ne se place pas dans les compétences des Régions en matière d'établissement et de recouvrement des taxes ou redevances communales. Les Régions restent libres de réglementer l'usage des sabots sous l'angle de leur compétences propres (frais, conditions de paiement).

Suite au préalable, le secrétaire d'État à la Mobilité a de nouveau demandé un avis aux Régions. Mon collègue Bruno De Lille va aborder cette demande d'avis sous peu au Conseil des ministres.

- *L'incident est clos.*

Gewest gecontacteerd? Wanneer heeft het zijn advies overgemaakt? Welke aanbevelingen staan erin geformuleerd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden de gewestregeringen betrokken bij de uitwerking van de regelgeving inzake verkeer en vervoer.*

De federale overheid heeft dan ook ons advies gevraagd over het voorstel van koninklijk besluit inzake wielklemmen, dat de Wegcode van 1 december 1975 wijzigt.

De regering heeft een gunstig advies uitgebracht omdat we al lang vragende partij zijn om de strijd aan te binden tegen wanbetaling of recidive door foutparkeerders.

Het Vlaams Gewest heeft een ongunstig advies uitgebracht. Het meent dat de federale overheid een gemeente niet kan verplichten een belasting of boete op een bepaalde manier op te leggen.

De bevoegdheid om aan een voertuig wielklemmen te bevestigen, is een gemengde bevoegdheid. De federale overheid bepaalt immers welke overtredingen het gebruik van wielklemmen wettigt. Het koninklijk besluit valt niet onder de bevoegdheid van de gewesten betreffende de vestiging, de invordering en de geschillenprocedure van provincie- en gemeentebelastingen. De gewesten kunnen het gebruik van wielklemmen echter vanuit hun eigen bevoegdheden reglementeren (kosten, betalingsvooraarden).

De federale staatssecretaris voor Mobiliteit heeft de gewesten om een nieuw advies gevraagd. Mijn collega Bruno De Lille zal dat verzoek binnenkort aan de ministerraad voorleggen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. DIDIER GOSUIN

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

concernant "le déneigement des quais d'embarquement des trams et des arrêts de bus".

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Durant ces périodes hivernales prolongées, j'ai constaté que les quais d'embarquement des bus, mais surtout des trams, n'étaient pas dégagés. J'ai assisté à deux reprises à des chutes sans gravité mais qui auraient pu, dans d'autres circonstances, avoir des conséquences beaucoup plus importantes. Imaginez une chute sur les voies de tram au moment où un véhicule arrive...

J'ai contacté la STIB pour faire part de mes préoccupations et l'on m'a gentiment répondu que les communes étaient responsables des voiries communales, et la Région, des voiries régionales. Or les artères dont je parle sont principalement des voiries régionales.

Que constate-t-on au niveau de la prise en charge de ces voiries ? La STIB pointe du doigt la responsabilité de la Région, mais l'on réfléchit par ailleurs à confier cette tâche à Bruxelles Propreté. Tout cela fait un peu désordre. S'il y avait eu un accident, étant donné que j'avais attiré l'attention des organismes responsables dès le début de l'enneigement, les responsabilités personnelles auraient été engagées parce que la Région n'a rien fait pour dégager les quais d'embarquement. Après mon intervention, seuls ceux situés en face des bâtiments communaux d'Auderghem ont été dégagés. Il ne s'agit pourtant pas de me faire plaisir ou de me faire taire, mais de sécuriser ces lieux publics pour tous les usagers des transports en commun.

Quels sont les moyens déployés par la STIB, ou par la Région, pour assurer le déneigement des quais d'embarquement et des arrêts de bus ? En cas d'accident pour cause de non déneigement, quelle

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

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

betreffende "het ruimen van de sneeuw bij tram- en bushaltes".

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Tijdens lange winterperioden gebeurt het soms dat bus- en tramhaltes niet sneeuwvrij worden gemaakt, wat het risico op valpartijen en ongevallen verhoogt.*

Toen ik daarover contact opnam met de MIVB, heeft ze mij geantwoord dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de gemeentewegen en het gewest voor de gewestwegen. Ondertussen heb ik ook gehoord dat men overweegt om die taak aan Net Brussel toe te vertrouwen.

Welke middelen zetten de MIVB of het gewest in om de haltes sneeuwvrij te maken? In welke mate is de MIVB aansprakelijk als er een ongeval gebeurt omdat de halte niet sneeuwvrij is gemaakt? Heeft de MIVB de voorbije drie winters klachten ontvangen naar aanleiding van ongevallen? Als burgemeester heb ik verschillende klachten ontvangen van inwoners van mijn gemeente.

est la responsabilité de la STIB ? Cette dernière a-t-elle été confrontée à des plaintes à la suite d'accidents durant ces trois derniers hivers ? En tant que bourgmestre, j'ai été saisi de plusieurs plaintes d'habitants de ma commune.

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La Région et les communes, en d'autres termes les gestionnaires de voiries, sont responsables du déneigement des arrêts de trams et de bus de la STIB.

Depuis 2011, des réunions ont été organisées en vue du déneigement des arrêts de tram et de bus. Dans ce cadre, deux solutions de déneigement ont été envisagées : le déneigement des 1.080 arrêts sur voiries régionales ou le déneigement de 90 arrêts prioritaires définis par la STIB.

Quel que soit le cas de figure, le déneigement doit avoir lieu au plus près de la fin des précipitations hivernales (maximum 4 heures) afin d'assurer la sécurité des usagers et de faciliter le déneigement. En effet, la neige tassée par le piétinement des usagers est très difficile à enlever, ce qui allonge fortement les temps d'intervention.

De plus, une étude approfondie sur le terrain doit être réalisée, afin de déterminer, pour chaque arrêt, quelle zone doit être déneigée et où la neige peut être stockée sans gêner la circulation des autres usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, riverains...).

Finalement, le contrôle de l'application sur le terrain nécessite l'engagement de personnel complémentaire. En effet, le contrôle des prestations des entreprises sur le terrain permet d'éviter un travail partiel, mal exécuté ou inefficace.

L'engagement complémentaire de deux équipes chargées de contrôler les arrêts de transports en commun et les pistes cyclables est nécessaire. Chaque équipe devra être composée au minimum d'un chef d'équipe (niveau C), d'un chauffeur pour le véhicule d'intervention des pistes cyclables et de deux agents pour le déneigement ponctuel des arrêts de tram et bus.

L'estimation du coût de déneigement des 1.080 arrêts de tram de la Région est de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Het gewest en de gemeenten zijn als wegbeheerders inderdaad verantwoordelijk voor het sneeuwvrij maken van de tram- en bushaltes.*

Sinds 2011 worden er op initiatief van de MIVB vergaderingen georganiseerd om na te gaan of die taak aan een extern bedrijf kan worden toevertrouwd. Er worden twee scenario's onderzocht: het sneeuwruimen aan alle 1080 haltes of enkel aan de 90 belangrijkste haltes.

Het ruimen moet zo snel mogelijk na de sneeuwval gebeuren (maximaal 4 uur) om de veiligheid van de gebruikers te verzekeren, maar ook om de sneeuwruiming te vergemakkelijken, aangezien sneeuw die platgelopen is door voetgangers zeer moeilijk te verwijderen is en de interventietijd daardoor langer wordt.

Bovendien moet er een studie worden uitgevoerd om voor elke halte te bepalen welke zone sneeuwvrij moet worden gemaakt en waar de sneeuw kan worden opgestapeld zonder de andere weggebruikers te hinderen.

Tot slot moeten er twee nieuwe teams worden belast met de controle van de prestaties van de bedrijven op het terrein.

De kostprijs voor de sneeuwruiming aan alle 1080 tramhaltes wordt geraamd op 1.306.800 euro voor personeel en 3.430.000 euro voor zout. De kostprijs voor de sneeuwruiming aan de 90 belangrijkste haltes wordt geraamd op 217.800 euro voor personeel en 285.000 euro voor zout.

In het nieuwe beheerscontract staat dat de MIVB een noodplan moet uitwerken om een minimale dienstverlening te kunnen aanbieden. Het gewest zal het overleg met de gemeenten organiseren en de nodige middelen ter beschikking stellen voor het ruimen van de sneeuw.

1.306.800 euros en personnel et de 3.430.850 euros en sel, TVA comprise. Le coût estimé pour le déneigement des 90 arrêts les plus importants est estimé à 217.800 euros par an, TVA comprise, en personnel. Il faut compter par ailleurs 285.000 euros par an en sel. Il s'agit d'une différence importante.

Dans le cadre du nouveau contrat de gestion, il est prévu que la STIB élabore un plan d'urgence avec un réseau minimal d'urgence. La Région organisera la consultation avec les communes et prévoirait, le cas échéant, les budgets nécessaires au déneigement des voiries régionales.

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin.- Votre réponse ne me satisfait pas. Cela signifie que l'on ne déneigera pas les quais aux prochaines neiges. Ce type d'accident risque forcément de se produire. Imaginons des jeunes qui jouent à se pousser, une personne âgée glisse alors que le tram arrive, et le drame est inévitable.

Chaque Bruxellois est supposé entretenir son trottoir. S'il ne déneige pas son trottoir, c'est à la Région de le faire. Si cette dernière n'est pas en mesure d'effectuer cette tâche, celle-ci reviendra aux communes. Elles l'effectueront, en outre pour un montant moindre que celui que vous mentionnez. Elles peuvent prendre en charge le déneigement des trottoirs puisqu'elles se chargent déjà de celui des voiries régionales. Vous nous répondez en fait que, s'il neige, nous verrons bien ce qui se passera, mais nous n'avons aucune garantie quant à la réalisation de ce travail.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le gestionnaire de la voirie est responsable du déneigement. Nous pourrions néanmoins envisager, comme vous le suggérez, que ce déneigement soit effectué par les communes, qui sont plus en mesure de réaliser cette tâche, et de mettre des moyens à leur disposition à cette fin. Je prends bonne note de votre proposition.

M. Didier Gosuin.- Il s'agit de la sécurité de personnes. Ne pas intervenir faute de moyens et de personnel suffisant et du fait du nombre considérable de sites à dégager est une réponse

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *Uit uw antwoord blijkt dat de haltes in de nabije toekomst nog niet sneeuwvrij gemaakt zullen worden. Dat kan alleen maar tot ongelukken leiden.*

Elke Brusselaar moet zijn stoep sneeuwvrij maken. Als de burger dit niet doet, is het de taak van het gewest. Als het gewest dit niet kan doen, is het aan de gemeenten, die het doen voor een lager bedrag dan u vermeldt. U zegt dat u wel zult zien wat er te doen staat wanneer het zal sneeuwen, maar op die manier hebben we geen enkele garantie dat het werk gebeurt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De beheerder van de weg is verantwoordelijk. We kunnen echter overwegen om het ruimen van sneeuw op de trottoirs toe te vertrouwen aan de gemeenten, die daartoe beter uitgerust zijn, en hen daarvoor de nodige middelen te bezorgen.*

De heer Didier Gosuin (in het Frans).- *De veiligheid van mensen staat op het spel. Niet optreden bij gebrek aan middelen en personeel, is onaanvaardbaar.*

inacceptable de la part de votre administration.

- *L'incident est clos.*

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 "la vente de tickets de transport sur le site bpost".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- À l'occasion du Nouvel An, beaucoup de personnes envoient encore leurs vœux à leurs proches et à leurs amis. Certains choisissent de passer par le site de bpost pour faire l'acquisition de leurs timbres, cartes de vœux et enveloppes. Il est en effet possible d'acheter dans le magasin en ligne de bpost (e-shop) des timbres, des paquets, des enveloppes, des cartes de vœux, des cartes téléphoniques bpost, des articles de papeterie et des tickets de bus.

Toutefois, le choix pour ce dernier article est plus restreint car seuls les tickets de bus de la société De Lijn y sont en vente. L'utilisateur peut donc acheter sur le site de bpost plusieurs produits vendus par De Lijn (un ticket pour une zone, un ticket pour trois zones, un ticket d'un jour, un ticket de cinq jours, etc.).

La STIB a-t-elle également la possibilité de mettre en vente ses produits sur le site de bpost ? Si oui, pourquoi ne le fait-elle pas ? Si non, en connaissez-vous les raisons ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La collaboration entre De Lijn et bpost date de 2008 et visait, à l'origine, à pallier la faible couverture des canaux de vente traditionnels de la société flamande de transport public. Les ventes réalisées par De Lijn via le site bpost restent à ce jour confidentielles et concernent principalement des

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de verkoop van vervoerbewijzen op de website van bpost".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Heel wat mensen sturen nog nieuwjaarswensen en kopen postzegels en andere papierwaren of telefoonkaarten en bustickets via de website van bpost.*

Maar alleen tickets voor De Lijn zijn er te koop.

Zou de MIVB zijn producten ook niet op deze website te koop kunnen aanbieden?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (*in het Frans*).- *De samenwerking tussen De Lijn en bpost die van 2008 dateert, is er gekomen omdat vervoerbewijzen van De Lijn slechts her en der te verkrijgen waren. Vooral instellingen, bedrijven en scholen maken gebruik van de bpost-website om grote aantallen vervoerbewijzen tegelijk aan te*

collectivités (entreprises, écoles) qui souhaitent se procurer des titres de transport en grande quantité.

Contrairement à De Lijn, la STIB dispose d'un réseau de vente particulièrement dense. Les clients peuvent se procurer un titre de transport (abonnements et titres à la prestation) dans près de 560 points de vente répartis sur tout le territoire bruxellois, à savoir 6 Bootiks, 19 Kiosks, 391 automates de vente GO dont plus de 100 sont situés aux arrêts de surface les plus fréquentés, et 150 Shops (librairies et grandes surfaces).

En outre, les clients peuvent acheter leur carte Mobib et renouveler leur abonnement via le site e-commerce de la STIB.

La STIB n'a pas mis en place une collaboration avec bpost en raison de la densité de ses canaux de vente. Son objectif est de privilégier un réseau de vente de proximité, qui permet au client de se procurer un titre de transport à sa meilleure convenance. Ceci est d'autant plus pertinent pour les titres à la prestation, qui sont très souvent achetés pour une consommation immédiate.

La STIB dispose par ailleurs d'une cellule Key Account, chargée de répondre aux demandes des entreprises et des collectivités qui souhaitent se procurer des titres de transport en grande quantité.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous dites que la STIB a assez de points de vente et que vous n'êtes pas intéressée par la solution de bpost.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Effectivement.

Mme Viviane Teitelbaum.- Vous dites aussi qu'il y a moyen d'acheter ou de renouveler un abonnement via le site internet de la STIB. Mais, sur le site de bpost, on peut acheter un ticket De Lijn pour une zone, trois zones, un jour, cinq jours. Ce n'est pas le cas, je pense, sur le site de la STIB. Donc, ils sont complémentaires.

Pourquoi ne s'intéresse-t-on pas à cette possibilité ? A-t-on trop d'argent ? Pourquoi n'offre-t-on pas cette facilité aux clients ?

kopen.

In tegenstelling tot De Lijn beschikt de MIVB over 560 verkooppunten, verspreid over het hele gewest. Het gaat om 6 Bootiks, 19 kiosken, 391 ticketautomaten waarvan er meer dan 100 in de buurt van de meest bezochte haltes terug te vinden zijn, evenals 150 Shops (bibliotheek en grootwarenhuizen).

MIVB-klanten kunnen hun Mobibkaart ook via de website van de MIVB kopen of vernieuwen.

De MIVB beschikt daarenboven over een Key Accountcel die belast is met het afhandelen van de verkoop van tickets aan bedrijven en instellingen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- U zegt dat de MIVB voldoende verkooppunten heeft en niet geïnteresseerd is in het voorstel van bpost.

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

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- U zegt ook dat je een abonnement kunt kopen op de website van de MIVB. Op de site van bpost kun je echter ook tickets van De Lijn kopen voor een zone, drie zones, een dag, vijf dagen. Dat kan niet op de site van de MIVB.

Waarom wijst de MIVB deze mogelijkheid eigenlijk af?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La STIB préfère la vente de proximité, dans les stations de métro et les divers points de vente où l'on peut facilement se procurer des titres de transport.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME BÉATRICE FRAITEUR

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

concernant "le réaménagement de la chaussée de Louvain".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNEMIE MAES,

concernant "l'enlèvement des drapeaux et des épaves de voitures jaunes qui délimitaient le projet Walking Madou".

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Le mercredi 16 janvier, une réunion d'information sur l'avenir de la chaussée de Louvain a été organisée par vous-même et le bourgmestre de Saint-Josse-ten-Noode.

Cette réunion avait pour objectifs d'informer les riverains et les commerçants, et de rassembler des idées pour le réaménagement de la chaussée. Rappelons que la Région bruxelloise sera compétente pour trancher les potentielles divergences dans ce dossier.

Selon les autorités communales, trois scénarios ont été retenus : revenir à la situation précédente avec des trottoirs plus larges, faire passer les bus dans la rue Scailquin, ou rendre la chaussée de Louvain semi-piétonnière en permettant la circulation de bus et de vélos.

Une solution de consensus a-t-elle été trouvée à la commune ? Vers quels scénarios le gouvernement s'oriente-t-il ? Avec quel agenda ?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De MIVB verkiest de verkoop in de nabije omgeving (in metrostations of in de verschillende verkooppunten), waar je gemakkelijk een vervoersbewijs kunt kopen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BÉATRICE FRAITEUR

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

betreffende "de heraanleg van de Leuvensesteenweg".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES,

betreffende "de verwijdering van de gele vlaggen en autowrakken die het project Walking Madou zichtbaarheid gaven".

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- Op 16 januari 2013 organiseerde u met de burgemeester van Sint-Joost-ten-Node een informatievergadering over de toekomst van de Leuvensesteenweg. U wilde de omwonenden en de handelaars informeren en ideeën verzamelen voor de heraanleg van de weg.

Volgens de gemeente zijn er drie mogelijkheden: behoud van de huidige situatie, maar dan met bredere stoepen; de bussen omleiden langs de Scailquinstraat of van de Leuvensesteenweg een halve voetgangersstraat maken, waar alleen bussen en fietsen mogen rijden.

Hebt u een consensus bereikt met de gemeente over een van deze mogelijkheden? Welke mogelijkheid verkiest de regering en waarom?

Als de regering kiest voor de voetgangersstraat, zal ze dan de snelheid van de bussen beperken tot 5 of 6 km/u? Hoe zullen de bussen en taxi's gescheiden worden van de wagens die de straat niet meer in

En ce qui concerne la troisième solution retenue, à savoir la transformation de la chaussée de Louvain en semi-piétonnier, le gouvernement envisage-t-il la possibilité de limiter la vitesse des bus à 5 ou 6 km/h dans un piétonnier en pente ? Dans l'affirmative, comment le filtrage entre les bus et taxis autorisés à passer et les autres véhicules sera-t-il assuré ? En outre, comment contrôlera-t-on la vitesse de ces bus ?

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *La Région a commencé à retirer les drapeaux et les carcasses de voitures jaunes qui délimitent la zone piétonne de Walking Madou. La peinture jaune sur cette portion sans trafic automobile serait, elle aussi, amenée à disparaître. Selon la presse, ces mesures seraient prises à la demande de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, dont tout le monde sait que le nouveau bourgmestre veut voir disparaître la zone piétonne dans les plus brefs délais, en dépit du fait qu'il s'agisse d'une voirie régionale.*

Cet aménagement provisoire avait été décidé dans l'attente du réaménagement définitif qui ferait la part belle aux piétons et aux bus. Le projet Walking Madou s'inscrit dans l'objectif du Plan Iris 2 du gouvernement régional de porter à 20km la part de zones piétonnes.

Le retrait de ces obstacles donne l'impression que l'on supprime la zone piétonne, ce qui crée une grande confusion parmi les différents usagers de la route.

Quel est l'état des lieux du projet ? A-t-on introduit la demande de permis pour le réaménagement définitif ?

Pourquoi retirer aujourd'hui le mobilier urbain et la peinture jaune, alors que la situation automobile n'a pas changé ?

Quelle part de la réalisation des 20km de zones piétonnes d'ici 2018 la zone Walking Madou représente-t-elle ?

mogen? Hoe zult u de snelheid van de bussen controleren?

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

Mevrouw Annemie Maes.- Het gewest is gestart met het weghalen van de gele vlaggen en de autowrakken die de voetgangerszone Walking Madou afbakenen en tegelijk in de kijker zetten. Ook de gele verf op het verkeersvrije deel van de Leuvensesteenweg zou worden verwijderd. Volgens de pers gebeurde dit op vraag van de gemeente Sint-Joost-ten-Node. Het is een publiek geheim dat de nieuwe burgemeester de voetgangerszone zo snel mogelijk wil zien verdwijnen. Omdat het over een gewestweg gaat, hebben dit parlement en deze regering echter het laatste woord.

Deze tijdelijke inrichting kwam er in afwachting van de definitieve herinrichting waar, naast voetgangers, ook het busverkeer een plaats zou krijgen. Dit project is één van de vele extra voetgangerszones die het gewest tegen 2018 wil inrichten. Met het Iris 2-plan heeft de regering zich de doelstelling opgelegd om tegen 2018 het aandeel verkeersvrije voetgangerszones tot 20 km uit te breiden.

Door het weghalen van de hindernissen lijkt het erop dat de voetgangerszone wordt opgeheven. Dat creëert vandaag al veel verwarring bij de verschillende weggebruikers.

Wat is de huidige stand van zaken van het project? Is de bouwvergunning voor de definitieve herinrichting ingediend?

Wat is de reden om vandaag het straatmeubilair en de gele verf te verwijderen, terwijl de verkeerssituatie niet is veranderd?

In hoeverre is Walking Madou belangrijk voor de realisatie van de 20 km verkeersvrije voetgangerszones tegen 2018, een doelstelling die

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Des négociations ont lieu entre mon cabinet, Saint-Josse-ten-Noode, la STIB et Bruxelles Mobilité concernant une adaptation du projet. Les concertations avec la population ont mis en avant une série de remarques que nous cherchons à intégrer dans le réaménagement de la chaussée de Louvain.

Afin de ne pas hypothéquer ces négociations, nous avons convenu de ne pas communiquer sur leur contenu.

Concernant Walking Madou, j'ai fait retirer le mobilier et la peinture jaune qui, après quelques mois, n'étaient plus de première fraîcheur et nuisaient à la convivialité des lieux.

Notre but est d'atteindre dans les plus brefs délais un accord en vue de dégager une bonne solution pour tous les usagers.

door de voltallige regering is goedgekeurd?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er is in deze commissie al heel wat gediscussieerd over de herinrichting van de Leuvensesteenweg. Er vonden al verschillende overlegmomenten plaats tussen de betrokken partijen. Mijn kabinet, de gemeente Sint-Joost-ten-Node, de MIVB en Mobiel Brussel voeren op dit moment onderhandelingen over een aanpassing van het project. Uit de verschillende overlegmomenten met de bevolking zijn een aantal opmerkingen naar voren gekomen. Men gaat na hoe er met betrekking tot de heraanleg van de Leuvensesteenweg een project tot stand kan komen dat rekening houdt met een aantal belangrijke elementen.

Omdat dit een belangrijk project is en we de voltooiing niet in gevaar willen brengen, hebben we afgesproken om nog niet te communiceren over de inhoud van de gesprekken. Ik wil die afspraak respecteren, want het gaat om een belangrijk stuk van de Leuvensesteenweg. Er zijn veel winkels, het is een belangrijke invalsweg naar Sint-Joost enzovoort. We moeten een goede oplossing vinden voor alle weggebruikers, met inbegrip van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, waarvoor de situatie verre van ideaal is. Daarom moet er goed worden onderhandeld.

Voor het tijdelijke evenement Walking Madou werd afgelopen zomer gele verf gebruikt. Ik heb de opdracht gegeven om de gele verf en de straatversiering, met autowrakken en dergelijke, te verwijderen. Het zag er na een paar maanden niet meer zo netjes uit. Het was de bedoeling om een aangename sfeer te creëren, maar de bevolking ervaar Walking Madou na verloop van tijd niet meer als bijzonder aangenaam.

Het is nu de bedoeling om zo snel mogelijk een akkoord te bereiken over een goede oplossing voor alle weggebruikers.

De voorzitter.- Mevrouw Fraiteur heeft het woord.

Mevrouw Béatrice Fraiteur (in het Frans).- *Mijn vraag is blijkbaar nog wat voorbarig, maar het verheugt mij dat het project in overleg tot stand zal komen.*

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

Mme Béatrice Fraiteur.- Vous remarquerez qu'il est difficile pour un parlementaire d'arriver à temps. Soit il est en avance, soit en retard sur l'actualité. Manifestement ici, nous arrivons trop tôt. Je me

réjouis toutefois d'apprendre que tout se fait en concertation. Je vous interpellerais donc une prochaine fois à ce propos.

Je ne suis pas spécialiste de ce dossier mais, s'il y a un piétonnier que les bus doivent traverser, comment imposer et contrôler les 5km/h dans ce piétonnier en pente ? Comment va-t-on assurer le filtrage entre les bus et les taxis, et les autres véhicules ? Un piétonnier, c'est bien, Mme Maes, mais il faut aussi que cela ne devienne pas un danger pour les piétons.

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

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je crains que vous fassiez marche arrière sous la pression d'un petit groupe de personnes, dont les arguments doivent certes être entendus.*

Il s'agit surtout de savoir si votre solution témoignera d'une vision à long terme. Walking Madou avait un impact négatif sur la rue Scailquin et il est heureux que vous consultiez les riverains. Cependant, je vous appelle à tenir vos positions et à ne pas rouvrir à la circulation le tronçon sans voiture de la chaussée de Louvain.

Vous devez oser affirmer que ce projet qui libère le début de la chaussée de Louvain des voitures est dans l'intérêt de la Région bruxelloise.

Quel est le calendrier ? Quand prendrez-vous une décision définitive ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le plus vite possible.*

- *Les incidents sont clos.*

Als er bussen door die voetgangerszone zullen rijden, hoe zult u dan de snelheid van 5 km/u doen naleven? Hoe zult u de bussen en taxi's van de andere voertuigen scheiden? Ik ben niet tegen een voetgangerszone, mevrouw Maes, maar die mag uiteraard geen gevaar voor de voetgangers worden.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Je kunt een glas als halfvol of halfleeg beschouwen. Ik ben echter een beetje bang dat u onder druk van een kleine groep mensen, die weliswaar een aantal argumenten hebben waarmee we rekening moeten houden, een stap terug zult zetten.

Het is vooral de vraag of uw oplossing van een langetermijnvisie zal getuigen. Soms heeft een project meer tijd nodig om naar waarde te kunnen worden geschat. Walking Madou had een aantal nadelige gevolgen voor de Scailquinstraat. Het is een goede zaak dat u daarover overlegt met de buurbewoners. Ik pleit er echter voor dat u voet bij stuk houdt en dat het autovrije of autoluwe deel van de Leuvensesteenweg niet opnieuw wordt opengesteld voor het autoverkeer.

U zegt dat u de onderhandelingen niet in gevaar wilt brengen en er bijgevolg niet over communiceert. Wanneer zult u een beslissing nemen? Hoe langer men wacht, hoe sneller mensen weer in hun oude gewoonten hervallen. Soms moet men kort op de bal spelen en politieke moed tonen.

Ik wens u veel doorzettingsvermogen toe. U moet durven zeggen dat het project in het belang van het Brussels Gewest is en dat het begin van de Leuvensesteenweg autoluw moet blijven.

Wat is de planning? Wanneer komt er een definitieve beslissing?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Zo snel mogelijk.

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "l'aménagement des avenues Orban et Madoux à Woluwe-Saint-Pierre".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Les avenues Orban et Alfred Madoux à Woluwe-Saint-Pierre subissent actuellement des travaux de renouvellement des voies de tram et du réseau d'égouttage. Ces deux avenues seront en chantier, globalement, pendant près de deux ans, durant lesquels certains tronçons sont ou seront interdits à la circulation.

Depuis de nombreuses années, des problèmes de sécurité se posent sur ces artères au niveau de l'aménagement des arrêts de tram au carrefour entre la rue au Bois, les avenues Alfred Madoux et Orban, et au carrefour entre les avenues de l'Aviation et Orban en direction de la place Dumont. L'entrée de l'Athénée royal Crommelynck, qui se situe sur l'avenue Orban, est également problématique.

Au niveau des arrêts de tram, le problème majeur est le débarquement et l'embarquement de nombreux élèves des écoles avoisinantes sur une plate-forme étroite.

Pour l'entrée de l'école secondaire de l'Athénée royal Crommelynck, le problème réside dans le manque de perception de la zone 30 et dans le danger que représente la traversée de l'avenue Orban par les piétons à hauteur de l'avenue du Polo, dû au passage du tram.

Y-a-t-il un examen de la Région pour sécuriser ces endroits ? Y-a-t-il une collaboration entre la STIB, Hydrobru et la Région pour effectuer des travaux sécurisant ces lieux durant les périodes pendant lesquelles les tronçons concernés seront fermés à la circulation ?

Des contacts ont-ils été pris avec les institutions scolaires proches des deux arrêts de tram, et en

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de aanleg van de Orban- en Madouxlaan in Sint-Pieters-Woluwe".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- In de Orbanlaan en de Madouxlaan in Sint-Pieters-Woluwe worden ingrijpende werken uitgevoerd om de tramsporren en de riolering te vernieuwen. Er wordt nu al bijna twee jaar gewerkt. Op sommige stukken kan het autoverkeer er niet meer langs.

De situatie is onveilig ter hoogte van de tramhaltes op het kruispunt van de Madouxlaan, de Orbanlaan en de Bosstraat en het kruispunt van de Orbanlaan en de Luchthavenlaan. Ook de toegang tot het koninklijk atheneum Crommelynck is problematisch.

Het belangrijkste probleem is dat een groot aantal schoolkinderen op een smal platform moeten wachten om in of uit te stappen.

Het is onvoldoende duidelijk dat de omgeving van de ingang van het koninklijk atheneum Crommelynck een zone 30 is en bovendien is het voor voetgangers erg gevaarlijk om de Orbanlaan over te steken aangezien de tram daar passeert.

Bestudeert het Brussels Gewest maatregelen om de situatie veiliger te maken? Werken de MIVB, Hydrobru en het Brussels Gewest samen aan maatregelen om voor een veiligere verkeerssituatie te zorgen?

Hebt u contact gelegd met de scholen in de omgeving om de risico's te beperken?

Bij elk kruispunt waar de tram moet oversteken, ontstaat er een onveilige verkeerssituatie. Bestaat er een systeem om het andere verkeer automatisch tegen te laten houden door verkeerslichten wanneer de tram passeert?

particulier avec l'Athénée royal Crommelynck, en vue de concevoir un aménagement minimisant les risques ?

De plus, sur ces voiries, un danger existe à chaque carrefour que traverse le tram. Un système de feux lumineux qui bloque la situation lors du passage du tram est-il prévu pour le carrefour des avenues du Hockey et Alfred Madoux, celui entre la rue au Bois et les avenues Orban et Madoux, le carrefour entre les avenues de l'Aviation et Orban et celui qui relie les avenues de l'Escrime, Peeters et Orban ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Bruxelles Mobilité et la STIB ont réalisé de concert une étude de réaménagement du carrefour formé par l'avenue Orban et la rue au Bois dans le cadre de la sécurisation des points noirs situés sur les voiries régionales, ainsi qu'une étude de réaménagement des abords de l'Athénée royal Crommelynck dans le cadre de la sécurisation des abords d'écoles.

Cette dernière étude a été réalisée en concertation avec les responsables de l'athénée. Des travaux, incluant la réalisation d'avancées de trottoirs et la pose de barrières du type croix de Saint-André, ont été exécutés en octobre et novembre 2012 aux abords de l'athénée afin de sécuriser les traversées piétonnes situées à proximité de l'établissement.

Il est prévu également de réaliser, dès la fin des travaux de la STIB, des coussins berlinois afin de limiter les vitesses de circulation aux abords de l'école.

Depuis le 15 octobre 2012, d'importants travaux se déroulent en effet dans les avenues Orban, Madoux et du Manoir d'Anjou. Ces interventions concernent le renouvellement, par Vivaqua, de l'égout dans les avenues Madoux et du Manoir d'Anjou, ainsi que le renouvellement, par la STIB, des voies de tram dans les avenues Orban et Madoux.

Il faut souligner qu'il ne s'agit pas ici d'un réaménagement complet de l'axe, mais uniquement d'un remplacement des voies de tram. Le site propre rénové sera, par ailleurs, engazonné comme avant.

Dans le cadre des travaux menés actuellement et

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Mobiel Brussel en de MIVB hebben een studie over de heraanleg van het kruispunt tussen de Orbanlaan en de Bosstraat uitgevoerd in het kader van de beveiliging van de zwarte punten op de gewestelijke wegen, alsook een studie over de heraanleg van de buurt rond het Koninklijk Atheneum Crommelynck in het kader van de beveiliging van schoolomgevingen.*

In oktober en november 2012 werden al trottoiruitstulpingen aangelegd en barrières geplaatst om de voetgangersoversteekplaatsen te beveiligen.

Na afloop van de MIVB-werken zullen nog rijbaankussens worden aangelegd om de verkeerssnelheid rond de school te beperken.

Sinds 15 oktober 2012 zijn de werken gestart voor de vernieuwing van de riolering in de Madouxlaan en de Manoir d'Anjoulaan en de vernieuwing van de trasporen in de Orbanlaan en de Madouxlaan.

Het gaat dus niet om een volledige heraanleg van de as, maar slechts om een vervanging van de trasporen. De vernieuwde eigen bedding zal net als voordien worden ingezaaid met gras.

De MIVB heeft een lichte verbreding kunnen bekomen van de haltes in de richting van de stad en de verlenging van de haltes in de richting van de stadsrand en het centrum.

Aangezien het onmogelijk is om de haltes in de richting van de stadsrand te verbreden, zal de MIVB andere maatregelen nemen om de reizigers

après une analyse des risques, la STIB a obtenu un léger élargissement des arrêts en direction de la ville uniquement et l'allongement des arrêts en direction des faubourgs et de la ville.

Vu l'impossibilité d'élargir les arrêts en direction des faubourgs, la STIB a revu ses plans pour permettre aux voyageurs (dont de nombreux élèves) d'y circuler de manière plus aisée et sécurisée : en positionnant les abris loin de la tête d'arrêt, en supprimant les faces latérales de ceux-ci, en plaçant les garde-corps à la limite du gabarit autorisé par le Règlement régional d'urbanisme (RRU), en déplaçant les poubelles, en situant la signalisation lumineuse visant à assurer la sécurité des usagers faibles (feu lumineux ou panneau lumineux clignotant) à l'arrêt de la rue au Bois en dehors du quai, etc.

Une attention particulière a été apportée par la STIB, en concertation avec Bruxelles Mobilité, au carrefour Orban-Bois. Outre l agrandissement des arrêts dans les limites possibles, différents aménagements sont programmés, afin d'améliorer la sécurité à ce carrefour.

Une concertation a évidemment eu lieu entre les différents intervenants des chantiers (la STIB, Hydrobru et la Région). Celle-ci est d'ailleurs imposée par l'ordonnance de 1998 relative à la coordination des chantiers.

Le chantier est programmé jusqu'à la fin de l'année 2013. Pour le confort des riverains, les travaux sont divisés en plusieurs phases successives.

Les trois intervenants dans la zone ont établi, de commun accord avec la commune et la zone de police, les plans de déviation et d'emprise des différentes phases de chantier.

À noter que le simple fait de fermer la circulation de transit sur l'axe pendant les travaux constitue déjà en soi une mesure de sécurisation ; le trafic sera en effet nettement moins dense dans la zone.

Une réunion d'information des riverains, en ce compris les écoles, a été organisée à l'Athénée royal Crommelynck. De plus, un contact a été pris avec l'ensemble des écoles et des commerçants de la zone concernée, afin de les informer du chantier.

La STIB a en outre désigné une personne de

makkelijker en veiliger te laten circuleren: ze zal de schuilhuisjes verder verwijderen van de voorkant van de halte, de zijwanden van de schuilhuisjes verwijderen, de hekken plaatsen op de rand van het bouwprofiel, de vuilbakken verplaatsen, enzovoort.

Met betrekking tot het kruispunt tussen de Orbanlaan en de Bosstraat zijn er naast het verlengen van de haltes verschillende inrichtingen gepland om de veiligheid te verbeteren.

De drie betrokken partijen (MIVB, Hydrobru, gewest) hebben uiteraard overleg gepleegd. Dat is overigens een verplichting sinds de ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie van de openbare werken.

De werken zullen normaal gezien duren tot eind 2013. Voor het comfort van de buurtbewoners worden ze in verschillende fasen uitgevoerd.

De partijen hebben samen met de gemeente en de politiezone de omleiding- en aanlegplannen van de verschillende fasen opgesteld.

Het verbod op doorgaand verkeer tijdens de werkzaamheden is een veiligheidsmaatregel. Daardoor zal er ook heel wat minder verkeer in de buurt zijn.

Scholen, buurtbewoners en winkeliers zijn daarvan op de hoogte gebracht.

De MIVB heeft bovendien een contactpersoon aangesteld waar buurtbewoners met vragen tijdens de werkzaamheden terechtkunnen. De MIVB zal in de scholen in de buurt ook acties opzetten en de gemeenten om hulp vragen op de tijdstippen waarop de leerlingen de school verlaten.

Op de as Madoux-Orban zijn vijf kruispunten uitgerust met verkeerslichten, met name de Hockeylaan, de Bosstraat, de Pololaan, de Luchtvlaartlaan en de Peeterslaan. Mobiel Brussel heeft in samenwerking met de MIVB de detectie van trams voor elk kruispunt tijdens de wegwerkzaamheden vastgelegd.

Na de werken zal Mobiel Brussel de verkeerslichten aan elk kruispunt aanpassen. Twee vensters zullen op vraag van de tram op groen springen. Op dat moment zullen de andere rijrichtingen rood hebben.

contact pour toute la durée des travaux, afin de pouvoir satisfaire, dans la mesure du possible, les demandes ponctuelles des riverains. Des actions de prévention seront également engagées par la STIB dans les établissements scolaires concernés et l'aide de la commune sera sollicitée aux heures de sorties massives des élèves.

Sur l'axe Madoux-Orban, il y a cinq carrefours équipés de feux de signalisation dans l'avenue du Hockey, la rue au Bois, l'avenue du Polo, l'avenue de l'Aviation et l'avenue Peeters. Bruxelles Mobilité a établi, en collaboration avec la STIB, les détections de trams souhaitées pour chacun de ces carrefours. La STIB met en place ces détections pendant les travaux de renouvellement des voies.

Après les travaux, Bruxelles Mobilité va adapter le fonctionnement des feux de chaque carrefour. Pour chacun de ceux-ci, deux fenêtres passeront au vert sur demande du tram et toutes les autres directions potentiellement conflictuelles seront au rouge à ce moment. Lors du passage d'un tram, il n'y aura donc plus de conflit possible avec des vireurs à gauche ou à droite.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- J'espère que cet aménagement est bien conçu en termes de sécurisation.

- L'incident est clos.

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'offre de la STIB durant les jours de pic de pollution".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DE RIDDER,

concernant "les mesures de mobilité lors des chutes de neige et de l'alerte smog du 24 janvier 2013".

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Ik hoop dat deze inrichting veilig zal zijn.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "het aanbod van de MIVB tijdens dagen met luchtvervuilingspieken".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER,

betreffende "de mobiliteitsmaatregelen ten tijde van de sneeuwval en het smogalarm op 24 januari 2013".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Le jeudi 24 janvier et vendredi 25 janvier, on pouvait lire sur le site internet de la STIB que la Cellule interrégionale de l'environnement annonçait un pic de pollution de niveau 1 à Bruxelles. En conséquence, la STIB conseillait vivement de délaisser la voiture au profit des transports en communs. Cette annonce était également répercutée dans les stations de métro où l'on remerciait les voyageurs d'avoir choisi la STIB pour leurs déplacements.

Malheureusement, les mesures prises par la STIB s'arrêtaient là. Non seulement, les voyageurs n'ont pas bénéficié de transports plus fréquents ou plus adaptés à la forte fréquentation occasionnelle, mais ils ont dû subir de nombreux retards occasionnés par ces conditions. Par exemple, vers 17h30, à de Brouckère, il fallait attendre près de vingt minutes afin de voir passer un tram vers l'extérieur de la ville. Une fois le tram arrivé, certains passagers étaient forcés de le laisser passer faute de place dans le véhicule.

Ce manque de mesures prises par la STIB est expliqué sur son site internet : on peut y lire qu'il s'agissait d'un pic de pollution de niveau 1, or seuls les niveaux 2 et 3 impliquent un renforcement et une gratuité des transports.

A-t-on observé une plus grande fréquentation des transports en communs bruxellois les 24 et 25 janvier ?

Quelles sont les mesures prises lors de pics de pollution ? Quelles sont leurs coûts ? Une campagne ponctuelle de communication est-elle mise en place lors de tels pics ? Le cas échéant, en quoi consiste-t-elle ?

M. le président.- La parole est à M. De Ridder pour sa question orale jointe.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *À la mi-janvier 2013, la neige tombée en abondance sur la Région de Bruxelles-Capitale a fortement perturbé le trafic.*

Le 24 janvier, c'était la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) qui décrétait une alerte au smog. La vitesse a été limitée à 90km/h sur le

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *Op 24 en 25 januari kondigde de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu een vervuilingsspiek aan van niveau 1. De MIVB raadde daarom op haar website aan om de wagen thuis te laten en het openbaar vervoer te nemen. Deze aanbeveling werd herhaald in de metrostations en de gebruikers tevens bedankt.*

Helaas was dat alles wat de MIVB deed. Er werden geen extra voertuigen ingelegd, zodat de extra reizigers zorgden voor heel wat vertragingen. Rond half zes moest je aan de Brouckère bijna twintig minuten wachten op een tram die de stad uitreed en sommige mensen moesten die laten passeren omdat hij overvol zat.

Volgens de website van de MIVB worden er pas extra voertuigen ingezet bij vervuilingsspieken van niveau 2 of 3.

Waren er die twee dagen meer passagiers in het Brusselse openbaar vervoer?

Welke maatregelen neemt de MIVB bij vervuilingsspieken? Hoeveel kosten die? Voert ze dienaangaande ook een communicatiecampagne en waaruit bestaat die?

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

De heer Paul De Ridder.- Half januari 2013 viel er veel sneeuw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daardoor raakte het verkeer in de war. Verscheidene bussen reden niet uit. Op 24 januari kondigde de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) het smogalarm af omdat er te veel fijn stof in de lucht aanwezig was. De websites van Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel maakten

ring de Bruxelles et à 50km/h sur les voiries bruxelloises autorisant 70 ou 90km/h.

Selon Hajo Beeckman du Vlaams Verkeerscentrum, le centre flamand de gestion du trafic, cette mesure n'a pas eu d'impact négatif sur les heures de pointe du matin et du soir. Pendant l'alerte au smog, davantage de voyageurs ont utilisé les transports publics.

Est-il exact que la limitation de vitesse n'a pas eu d'incidence négative sur les heures de pointe ?

Lors des averses de neige et de l'alerte au smog, davantage de personnes ont-elles utilisé les transports publics ? Comment cela a-t-il été mesuré ? Certaines lignes de tram et de métro ont-elles été surchargées durant ces périodes ? Si oui, lesquelles ?

Des mesures ont-elles été prises pour augmenter la capacité du tram et du métro ? Si oui, sur quelles lignes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vais d'abord répondre aux questions de Mme Teitelbaum relatives aux pics de pollution.

Les données de fréquentation du mois de janvier n'étant pas encore disponibles, il n'est pas possible de conclure à une éventuelle fluctuation de la fréquentation lors des pics de pollution des 24 et 25 janvier derniers.

Ces dernières années, la STIB n'a cependant pas constaté d'augmentation de la fréquentation du réseau lors des pics de pollution de niveau 1. La fréquentation reste pratiquement stable les jours de pic pollution de seuil 1.

bekend dat er niet sneller mocht worden gereden dan 90 km per uur op de Brusselse Ring en op delen van de snelwegen van het Vlaams en het Waals Gewest. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd de snelheid beperkt tot 50 km per uur op de wegen waar men gewoonlijk 90 of 70 km per uur mag rijden. Om die snelheidsbeperkingen te doen naleven voerde de politie de snelheidscontroles op.

Volgens Hajo Beeckman van het Vlaams Verkeerscentrum had die maatregel geen negatieve impact op de ochtend- en avondspits. Tijdens het smogalarm maakten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. De MIVB deed trouwens een oproep om gebruik te maken van de metro, de tram of de bus.

Klopt de uitspraak van Hajo Beeckman dat de snelheidsbeperking geen negatieve impact had op de ochtend- en avondspits?

Maakten tijdens de sneeuwbuien en tijdens het smogalarm meer mensen gebruik van het openbaar vervoer? Hoe werd dat gemeten?

Waren bepaalde metro- en tramlijnen in die periode overbezet? Zo ja, op welke lijnen was dat het geval?

Werden er maatregelen genomen om de capaciteit van tram en metro te verhogen? Zo ja, op welke lijnen gebeurde dat?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Mevrouw Teitelbaum, de cijfers voor de maand januari zijn nog niet beschikbaar. We kunnen dus nog niet vaststellen of er een wijziging van de frequentie plaatsvond tijdens de vervuilingsspieken van 24 en 25 januari 2012.

De afgelopen jaren stelde de MIVB vast dat vervuilingsspieken de frequentie op haar net niet deed stijgen.

Bij vervuilingsspieken is Mobiel Brussel belast met de algemene communicatie. De MIVB draagt bij tot deze communicatie via haar eigen informatiekanalen.

En cas de pic de pollution de seuil 1, Bruxelles Mobilité est chargée de la communication générale. La STIB contribue à cette communication via ses propres canaux d'information.

Donc, en dehors des périodes de pics de pollution, l'information générale est disponible sur le site internet de la STIB, et en cas de pic de pollution, il y a une information spécifique via la diffusion de messages d'alerte, avant et pendant le pic de pollution, et de remerciements après le pic de pollution.

Cette information spécifique est abondamment relayée via les médias de la STIB, c'est-à-dire son site internet, son site mobile, ses applications mobiles, son bulletin d'information, les messages vocaux dans ses 69 stations, les afficheurs de temps d'attente en stations et aux arrêts de surface, BtoB (le bulletin d'information destiné aux entreprises et aux écoles), son message d'accueil au centre de contact, et en signature de tous les courriers envoyés aux clients ces jours-là.

Pour l'exécution de ces mesures, la STIB ne reçoit pas de dotation.

(poursuivant en néerlandais)

Depuis l'instauration de l'arrêté relatif aux pics de pollution du 27 novembre 2008, un seuil 2 ou 3 ne s'est jamais produit. Lorsque ces seuils sont susceptibles d'être atteints, la STIB est prévenue par la cellule interrégionale Celine, en vue d'offrir gratuitement ses services à l'ensemble des voyageurs et d'accroître son offre dans la mesure du possible.

Les améliorations de l'offre mises en place en cas de pics de pollution de seuils 2 et 3 sont financées, en tout ou en partie, par une dotation spéciale de la Région bruxelloise, à hauteur de 400.000 euros par journée de pic de pollution.

Du point de vue du trafic, il est vrai qu'une limitation de vitesse de 90km/h sur les autoroutes et de 50km/h en ville a une influence positive sur la fluidité du trafic. L'influence générale de la vitesse sur le réseau bruxellois est cependant limitée vu que la vitesse maximale autorisée sur la plupart des voiries est de 50 ou de 30km/h.

Par ailleurs, l'alerte smog oblige également les

Buiten de periode van vervuilingsspieken is er algemene informatie beschikbaar op de website van de MIVB. Tijdens vervuilingsspieken wordt er specifieke informatie gegeven via alarmmeldingen.

Die specifieke informatie wordt overvloedig verspreid via de verschillende informatiekanalen van de MIVB, zoals de website, mobiele toepassingen, de nieuwsbrief, omroepen in de stations, boodschappen op de borden met wachttijden enzovoort.

Voor die maatregelen krijgt de MIVB geen subsidies.

(verder in het Nederlands)

Sinds de invoering van het besluit inzake vervuilingsspieken van 27 november 2008 werden de drempels 2 en 3 nooit overschreden. Als het erop lijkt dat die drempels worden bereikt, wordt de MIVB op de hoogte gebracht door de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel), zodat ze gratis openbaar vervoer kan aanbieden, ook aan mensen die geen abonnement hebben. In de mate van het mogelijke probeert de MIVB haar dienstverlening uit te breiden, onder meer door de tijdsblokken van de ochtend- en avondspits uit te breiden.

De uitbreiding van het aanbod in geval van de overschrijding van drempels 2 of 3 wordt geheel of gedeeltelijk gefinancierd met een bijzondere dotatie van het Brussels Gewest. Dat geld wordt ter beschikking gesteld op grond van het beheerscontract. Er gaat een bedrag van ongeveer 400.000 euro per piekdag mee gepaard.

Verkeerskundig gezien klopt het dat een snelheidslimitatie van 90 km/u op snelwegen en 50 km/u in de binnenstad (terwijl normaal gezien op een beperkt aantal Brusselse verkeersassen en in enkele tunnels een snelheid van 70 km/u is toegestaan) een positieve invloed heeft op de doorstroming van het verkeer. Door de lagere snelheid is het voor chauffeurs namelijk mogelijk om minder afstand te houden, zodat de wegcapaciteit efficiënter wordt benut. De ideale snelheid om een optimale capaciteit van een wegvak te bereiken, ligt op 50 tot 60 km/u. De algemene invloed van de maatregel op het Brusselse wegennet is echter beperkt omdat de maximumsnelheid op de meeste gewest- en

automobilistes à effectuer leurs manœuvres à une vitesse réduite, diminuant ainsi les risques d'accident.

De plus, lors de l'alerte au smog de janvier, le secteur de la construction était en chômage pour causes d'intempéries, ce qui a toujours pour effet de réduire le trafic sur les routes. Les seuls problèmes importants ont été provoqués par des véhicules en panne dans les tunnels Trône et Léopold II, un accident dans le tunnel Botanique et une manifestation rue de la Loi.

Une importante augmentation de la fréquentation du réseau de la STIB a été observée les jours où les chutes de neige ont été particulièrement importantes, ainsi que les jours qui ont suivi. Le 7 décembre 2012, le nombre de validations de cartes Mobib a augmenté de près de 30%.

L'utilisation de titres à la prestation sur support Mobib a également augmenté d'environ 10%. Même si, à l'inverse, les validations de certains types d'abonnés ont diminué durant les jours enneigés, ces diminutions ne compensent pas l'augmentation de la fréquentation par les autres utilisateurs.

Les conditions climatiques et l'augmentation de la fréquentation ont entraîné la surcharge de véhicules sur les lignes qui souffrent déjà de problèmes de saturation en temps normal (71, 95, 48) et sur d'autres (42 ou 61).

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Peut-être pourrons-nous passer par une question écrite quand vous disposerez de statistiques plus détaillées sur la fréquentation ? Ou bien pouvez-vous les transmettre à la commission ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Pour des

gemeentewegen 50 km/u of zelfs maar 30 km/u bedraagt.

Het smogalarm zorgt er bovendien ook voor dat weggebruikers weefbewegingen en andere manœuvres met een lagere snelheid uitvoeren. Dat is minder riskant, zodat de kans op ongevallen kleiner wordt.

Tijdens het smogalarm in januari was er in de bouwsector weerverlet. Daardoor is er altijd minder verkeer op de wegen en is de spits minder druk. De enige noemenswaardige verkeersproblemen tijdens het smogalarm werden veroorzaakt door incidenten als defecte voertuigen in de Troontunnel en de Leopold II-tunnel, een ongeluk in de Kruidtuintunnel en een betoging in de Wetstraat. De avondspitsen op donderdag en vrijdag zijn vrijwel altijd de drukste van de week.

De frequentie van het MIVB-net was aanzienlijk hoger op de dagen dat het veel sneeuwde en op de daaropvolgende dagen. Op 7 december 2012 is het aantal valideringen van Mobibkaarten met bijna 30% gestegen. Dat wijst op een aanzienlijke 'modal shift' naar het MIVB-net.

Het gebruik van vervoersbewijzen per rit steeg ook met ongeveer 10%. Daartegenover staat dat bepaalde categorieën abonnees minder gevalideerd hebben tijdens de sneeuwdagen, in het bijzonder de gebruikers van het type 65+ of de gecombineerde bewijzen van het type NMBS+. Die daling weegt echter niet op tegen de verhoging van de frequentie door de andere gebruikers.

De weersomstandigheden en de verhoging van de frequentie hebben geleid tot meer overladen voertuigen, zowel op de lijnen die al overbezett zijn in tijden zonder sneeuw, zoals de lijnen 71, 95 en 48, als op lijnen waar er minder overbezetting is, zoals de lijnen 42 en 61.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Misschien kan ik een schriftelijke vraag stellen wanneer u over meer gedetailleerde statistieken beschikt, of u kunt de cijfers aan de commissie bezorgen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het

statistiques plus détaillées sur la fréquentation, je vous invite à m'adresser une question écrite.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *A-t-on pris des mesures pour augmenter la capacité du tram et du métro durant ces périodes ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Non car il ne s'agissait pas d'un pic de pollution de seuil 2.*

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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

concernant "le cinéma flottant du quai des Péniches".

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

QUESTION ORALE DE M. PAUL DE RIDDER

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

concernant "un point de contact pour signaler les défauts des infrastructures routières".

M. le président.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *En Flandre, les citoyens peuvent signaler les défauts des*

Frans). - Als u meer gedetailleerde statistieken wilt, kunt u me inderdaad beter een schriftelijke vraag stellen.

De heer Paul De Ridder.- Werden er daadwerkelijk maatregelen getroffen om de capaciteit van de tram en de metro in die periode te verhogen?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Dat is niet gebeurd omdat zich geen pollutiepiek 2 heeft voorgedaan. Vooral toen het sneeuwde, hebben we een toename van het aantal reizigers op het MIVB-net vastgesteld.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

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

betreffende "de drijvende bioscoop aan de Akenkaai".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

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

betreffende "een meldpunt voor gebreken aan de wegeninfrastructuur".

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord.

De heer Paul De Ridder.- Via het Meldpunt Wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer van

infrastructures routières via un point de contact, le "Meldpunt Wegen", mis en place par l'agence flamande Wegen en Verkeer.

Au terme de la procédure, le défaut est signalé, sous la forme d'un dossier, aux gestionnaires de voiries compétents. En Région bruxelloise, un tel point de contact n'existe pas.

Ce genre de point de contact est-il prévu dans l'un ou l'autre plan politique ? Comment les usagers peuvent-ils signaler les défauts des infrastructures routières bruxelloises ? Cela se fait-il de manière coordonnée pour les voiries régionales et communales ?

Avez-vous connaissance de tels points de contact au niveau des communes ?

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le développement d'un point de contact central pour signaler les défauts des infrastructures routières est l'une de mes priorités et se retrouve dans le plan stratégique informatique Bridge-IT, sous le nom Fix-My-Street.*

Cette application permettra aux citoyens et aux administrations de signaler les défauts du réseau routier. La phase pilote, à laquelle participent neuf communes bruxelloises, a démarré le 11 février 2013. Ce service sera accessible au public à partir du mois d'avril ou de mai 2013.

- L'incident est clos.

de Vlaamse overheid kan men gebreken aan de Vlaamse weginfrastructuur melden.

Het melden van een knelpunt gebeurt in vier stappen. Een melding wordt uiteindelijk in dossiervorm bezorgd aan de bevoegde wegbeheerders. Het betreft dus niet enkel de gewestwegen in het Vlaams Gewest, maar alle wegen. In het Brussels Gewest lijkt een dergelijk meldpunt niet te bestaan.

Is een dergelijk meldpunt voorzien in een of ander beleidsplan? Op welke manier kunnen weggebruikers gebreken aan weginfrastructuur melden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Gebeurt dat gecoördineerd voor gewest- en gemeentewegen?

Bent u op de hoogte van gemeenten die een dergelijk meldpunt hebben?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het ontwikkelen van een centraal meldpunt voor gebreken aan de weginfrastructuur is wel degelijk één van mijn prioriteiten en is opgenomen in het Informaticabeleidsplan Bridge-IT onder de naam Fix-My-Street.

De informatica-applicatie Fix-My-Street zal de burgers en administraties de mogelijkheid bieden om gebreken aan het wegennet te melden. Een dergelijk systeem kan maar efficiënt werken via een centraal meldpunt. De proefphase, waaraan negen Brusselse gemeenten deelnemen, werd opgestart op 11 februari 2013. Het grote publiek zal toegang krijgen tot de dienst vanaf april/mei 2013.

We leggen momenteel de laatste hand aan dit instrument. Hopelijk krijg ik binnenkort de gelegenheid om u meer informatie te geven.

- Het incident is gesloten.